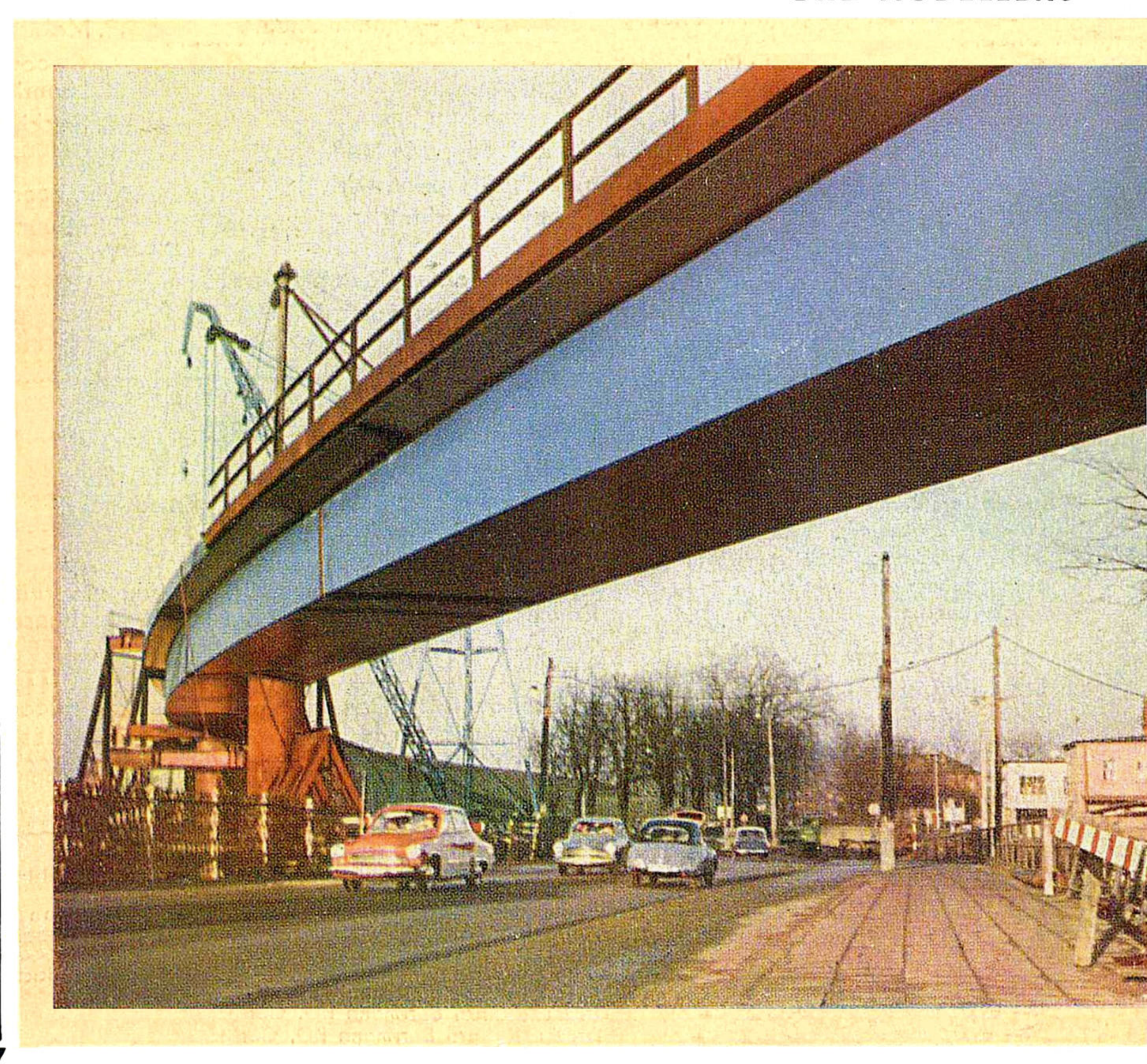
DAS SIGNAL

INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLEISENBAHNARTIKEL UND MODELLBAU



ZENTRALES WARENKONTOR
MÖBEL UND KULTURWAREN BERLIN

WK

MDN 1,-

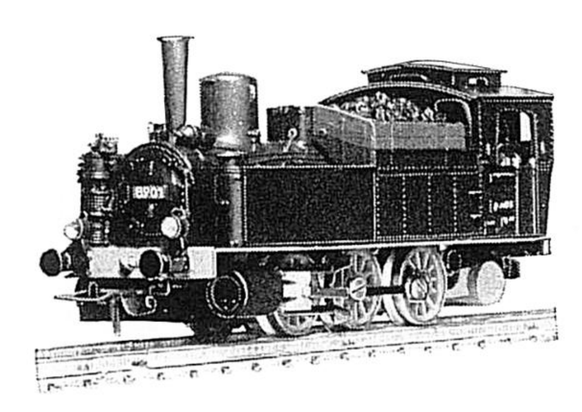
Nr. 13/1965 . JAHRGANG 5

Zum Tag des Eisenbahners

115 m übers Adlergestell

Bauwerk Nr. 12/13 – hinter dieser sachlichen und nüchternen Bezeichnung verbirgt sich ein komplizierter Brückenbau am Grünauer Kreuz in Berlin, der inzwischen fertiggestellt wurde.
Die 115 m lange Eisenbahnbrücke überspannt schräg das Adlergestell und stellt die Verbindungskurve von Adlershof zum Berliner Außenring her. Das Bett des Teltow-Kanals und die Lage einiger Betriebe machte die in ihrer Art für Reichsbahnbauten bisher einmalige Konstruktionslänge notwendig. Der 2,2 m hohe stählerne Hohlkastenträger ist bogenförmig gekrümmt. Die besonders komplizierten und umfangreichen statischen Berechnungen konnten nur auf elektronischem Wege gelöst werden.
Der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Berlin Marx bezeichnete das Projekt als eines der wichtigsten Neubauprojekte der Deutschen Reichsbahn in Berlin.
Anläßlich des Tages des Eisenbahners grüßt das Redaktionskollegium des „Signal" alle Frauen und Männer der Deutschen Reichsbahn und beglückwünscht sie zur Inbetriebnahme dieses wichtigen Bauabschnittes im Berliner Raum.

Zum Tag der Modelleisenbahner



Die alte BR 89, ein exquisites Triebfahrzeug der Piko-Produktion für die Modellbahner!

Aus dem Inhalt:

Redaktionsschluß: 30. April 1965

Fotos: Biscan, Gottwald, Hauschild, Hühne, Illner, Kilz, Köhler, Malossek, Ponier, Pruschinsky, Rychlick, Seeger.

Titelbild: Ein komplizierter Brückenbau am Grünauer Kreuz in Berlin. Bitte lesen Sie unseren nebenstehenden Artikel zum „Tag des Eisenbahners".

Rückseitenbild: Das Fahrpersonal der Budapester Pioniereisenbahn lädt ein zur Fahrt von Múvós völgy va. nach Szechenyi-hegy va., Länge der Strecke ca. 11 km.

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren 108 Berlin 8, Friedrichstraße 154
Chefredakteur: Rainer Kilz, Niederlassung Kulturwaren Leipzig
Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin
Verlag: Eigenverlag
Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
Lizenznummer: 606
Druck: Richard Borrmann KG, Görlitz
Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt:
GHG Möbel – Kulturwaren – Sportartikel
Niederlassung Kulturwaren
701 Leipzig 1, Berliner Straße 65
Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an die Anschrift der GHG Leipzig zu senden.

Technischer Fortschritt und Bündnispolitik — entscheidende Kriterien unseres Leistungsstandes im internationalen Angebot

Die Leipziger Messe wird neben ihrer traditionsreichen Förderung des weltoffenen Handels, ihrer Rolle als Schnittpunkt und Austragungsort des wirtschaftlichen Wettstreites zwischen den Ländern unterschiedlicher Gesellschaftsordnung in immer zunehmenderem Maße auch zur Stätte des internationalen Leistungsvergleichs in wissenschaftlich-technischer Hinsicht.

Verdoppelung der wissenschaftlichen Erkenntnisse alle 10 Jahre

Das Tempo der wissenschaftlichen Erkenntnisse verdoppelt sich nach den Feststellungen der UNESCO alle zehn Jahre. Bereits darin wird deutlich, daß sich heute die Anwendung wissenschaftlicher Entdeckungen neuer Fertigungsverfahren und damit die Herstellung neuartiger und besserer Waren in viel kürzeren Zeiträumen vollziehen muß. Daraus wiederum folgt, daß das Angebotsniveau ständig erhöht — wie das in den Exponaten zur Leipziger Frühjahrsmesse augenfällig zum Ausdruck kam — und nur der Betrieb sich international behaupten kann, der dieser Entwicklung Rechnung trägt. Dieser sich objektiv vollziehende Prozeß der Reproduktion auf immer höhere Stufenleiter schafft auch für unsere Gesellschaft neue Probleme. Es verändert sich der Charakter der Arbeit. Manuelle Arbeit wird mehr und mehr durch geistige ersetzt, ein ständig steigender Anteil erfordert eine hohe Qualifikation. Die Anforderungen können mit dem Facharbeiterwissen im bisher üblichen Sinne nicht mehr gelöst werden. Der Arbeiter entwickelt sich zum Meister und der Meister zum Ingenieur und Technologen. Der technische Fortschritt macht die Großproduktion mit der Großserie zum bestimmenden Faktor. Diese Gesetzmäßigkeit wird auch im Industriezweig Spielwaren und Modelleisenbahnen immer wirksamer.

Grenzen des Kleinbetriebes und neue Technik

Es erhebt sich nun die Frage, welche Perspektive unter solchen Umständen die Klein- und Mittelbetriebe aller Eigentumsformen haben. Ihnen fehlen oftmals die Fachkräfte, Mittel, Räume und die Anwendungsmöglichkeiten zum Einsatz der Automation. Für die kleineren VE-Betriebe ist das auf eine relativ einfache Art zu lösen. Viel komplizierter dagegen ist es bei den privaten und staatlich beteiligten Betrieben und Handwerkern. Hierin zeigt sich die große Bedeutung des Bündnisses zwischen der Arbeiterklasse und den übrigen werktätigen Schichten. Nur dieser Ausgangspunkt führt zur richtigen Beantwortung der Frage nach der Perspektive dieser Betriebe. Unter unseren Produktionsverhältnissen ist dieser Widerspruch nicht antagonistisch, d. h., er ist lösbar.

Bündnispolitik und die Frage nach der Perspektive

Die einheitliche Leitung des Industriezweiges im Rahmen des neuen ökonomischen Systems und die Verantwortung der VVB für die Festlegung der Perspektive der einzelnen Betriebe mit Hilfe der Erzeugnisgruppenarbeit macht es möglich und notwendig, auch diese Betriebe sinnvoll in den gesamten Wirtschaftsablauf einzuordnen, Überschneidungen zu vermeiden und die vorhandenen Produktions- und Entwicklungskapazitäten konzentriert einzusetzen und zu nutzen. Natürlich kann sich das nicht im Selbstlauf vollziehen, und es kann nicht bedeuten, daß für diese oder jene Produktion eine Garantie übernommen werden kann. Die Veränderungen der Produktivkräfte, die Umwälzungen in der Produktion bewirken auch Veränderungen, Weiterentwicklungen und Spezialisierungen im Angebot. Derjenige aber, der hinter dieser Entwick-

lung zurückbleibt und diese objektiven Bedingungen negiert, kann gegenüber der Gesellschaft auch keinen Anspruch auf Beibehaltung und Stützung rückständiger Fertigungsmethoden stellen. Auch in dieser Beziehung haben sich beispielsweise in der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Zubehör Probleme herausgebildet, die einer dringenden Lösung und damit Bereinigung des Sortiments bedürfen.

Wir haben die bisherige Tätigkeit einiger Erzeugnisgruppen daraufhin mal etwas unter die Lupe genommen, um festzustellen, inwieweit sie sich auf die insgesamt anstehenden Probleme eingestellt haben und befragten zu diesem Zweck einige Betriebe der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen und Plastspielwaren nach ihren Erfahrungen. Dabei ergab sich im wesentlichen Klarheit über die langfristige Perspektive dieser Betriebe. Danach wird z. B. das TT-Programm das Hauptsortiment der Firma Zeuke & Wegwerth sein.

Neu entwickelt werden dort elektronische Baukästen auf Basis der Transistoren-Schaltung, flugfähige Flugzeugmodelle und Schiffsbaukästen aus Kunststoff, während VEB Piko Hauptproduzent für Triebfahrzeuge und Wagen innerhalb der H0- und N-Spur ist.

Im Sortiment Gebäude und bahntechnische Bauten ergibt sich die Abgrenzung in der Art und Zusammensetzung des Rohstoffeinsatzes und der Typenbestimmung. So fertigt die Firma Auhagen Baukästen unter Verwendung von Plasteteilen, die Firma Franzke bahntechnische Bauten und Bahnhöfe, die Firma Scheffler Artikel für die Geländegestaltung und der VEB OWO Gebäude in Vollplaste, wobei die Steigerung auf dem Anteil der Bausätze liegt. Das ist der Weg der Einbeziehung und Nutzung aller Produktionskapazitäten mit Hilfe der Sortimentsabgrenzung und Spezialisierung, der gleichzeitig die Grenzen des Kleinbetriebes bei der Einführung der neuen Technik erweitert!

Vorlagepflicht der Zeichnungen für Kleinwerkzeuge vereinfachen.

Das Neuheiten-Angebot der Betriebe entspricht den vorgenannten Perspektiv-Programmen. Die Berücksichtigung und Ausnutzung der spezifischen technischen Möglichkeiten der Betriebe schafft günstige Voraussetzungen für preisgünstige Angebote, wie das bereits in den Wohnhäusern der N-Spur des VEB OWO zum Ausdruck kommt, die in einem Spritzvorgang hergestellt werden.

Das Institut für Spielzeug sollte aber sofort etwas dagegen tun, daß sich die Vorlagepflicht auch der Konstruktionszeichnungen der einfachen und kleinen Werkzeuge nicht zum Bürokratismus auswächst und die Entwicklungen unnötig verzögert und verteuert werden.

Straffe Leitung der Erzeugnisgruppenarbeit

Die Zusammenarbeit der Firmen Scheffler, Franzke und Auhagen mit dem VEB OWO, die gemeinsame Auswertung der Messeergebnisse und konkrete Abstimmung der weiteren Neuentwicklungen und die Gemeinschaftsarbeit zwischen den Firmen Zeuke & Wegwerth und Gützold bei der Entwicklung der E 499 in TT-Spur sind vorbildlich. Diese Initiative ist aber mehr auf die beteiligten Betriebe selbst zurückzuführen, während es an der zielstrebigen, einheitlichen Leitung durch die Erzeugnisgruppe fehlte, und so sind das eben leider nur Einzelergebnisse.

Wie soll auch eine Abstimmung über das gesamte Problem Modelleisenbahnen und Zubehör zustandekommen, wenn die gesamte Erzeugnisgruppe das letzte Mal im Sommer 1963 in Ostritz tagte! Zum Stand der Erzeugnisgruppenarbeit Modelleisenbahnen und Zubehör sagte uns jedoch ihr Vorsitzender, Kollege Horn, in einem Interview zusammengefaßt folgendes:

„Wir stellen uns die weitere Gestaltung der Erzeugnisgruppenarbeit so vor, daß die jetzt aufgebaute Grundorganisation weiter verbessert wird. Mit Hilfe der gebildeten 4 Arbeitsgruppen: Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Absatz, Produktion und Ökonomie, werden die auf dem jeweiligen Gebiet anfallenden Probleme im Sinne von Empfehlun-

gen gelöst, die der VVB Spielwaren zur Entscheidung vorgelegt werden.“

Gegen diese allgemeine Konzeption ist nichts zu sagen. Die Frage ist nur, wann sie mit konkreten Maßnahmen in die Tat umgesetzt wird. Durch Pläne und Konzeptionen allein werden noch keine Probleme gelöst! Wichtige Koordinierungsfragen, wie die Abstimmung des gesamten Zubehörsektors, der Entwicklung von Baukästen für Schiffs- und Flugmodelle, technische Baukästen und anderes für den Modellbau — wo es beträchtliche Sortimentslücken gibt —, der Entwicklung der Trafoproduktion und andere Fragen werden seit langem vor sich hergeschoben. Dazu Kollege Horn:

„Der Umstand, daß seit Sommer 1963 die gesamte Erzeugnisgruppe nicht mehr zusammengekommen ist, hängt mit der Umorganisierung des VEB Piko als Leitbetrieb zusammen. Es mußte erst einmal dort Ordnung geschaffen werden. Die gesamten in der Erzeugnisgruppe und in Auswertung der Leipziger Frühjahrsmesse stehenden Probleme sind jedoch so vielseitig, daß eine überlegte Konzeption des Erzeugnisgruppenrates erst im Mai vorliegen und die Vollversammlung der Erzeugnisgruppe auch erst nach diesem Zeitpunkt stattfinden kann.“

Selbstverständlich erkennen wir an, daß komplizierte Aufgaben zu lösen sind, wobei noch mit manchen Vorurteilen und negativen Resten aus der Arbeit in den Jahren 1962/1963 aufzuräumen ist und die Betriebe aller Eigentumsformen noch mehr erzogen werden müssen, über den Horizont ihres eigenen Betriebes hinwegzusehen und die gemeinschaftlich getroffenen Festlegungen strikt einzuhalten.

Gerade diese Kompliziertheit und Vielseitigkeit der Aufgaben ist es aber, die eine straffe und zielstrebige Leitung erfordert. Denn bei der bestehenden Werkzeugsituation einerseits und den Anforderungen des Marktes andererseits können wir es uns einfach nicht leisten, die einheitliche Konzentration aller Entwicklungskräfte, die Koordinierung und Verkürzung der Entwicklungszeiten innerhalb der Erzeugnisgruppe weiter hinauszuschieben.

Ungenügende Bedarfsabdeckung in Miniatur-Fahrzeugen — muß das so sein?

Es gibt auch noch gewisse andere Erscheinungen, denen kritisch auf den Grund gegangen werden muß. Einige Betriebe der Miniatur-Fahrzeug-Herstellung, die der Erzeugnisgruppe Plastspielwaren zugeordnet sind, fühlen sich eingeengt und sind der Auffassung, daß ihre Kapazitätsmöglichkeiten nicht voll ausgenutzt und einbezogen werden, infolge der festgelegten Abgrenzung der zu fertigenden Fahrzeugtypen und der sich jeweils dafür ergebenden Bedarfsgröße, während andererseits der Bedarf in Fahrzeugtypen des Programms des VEB Spezialprägewerke, Annaberg-Buchholz, durch diesen Betrieb sowohl in der Menge als auch in der Sortimentsbreite z. Z. nicht gedeckt werden kann. Entwicklungswünsche anderer Betriebe in dieser Richtung werden jedoch abgelehnt unter Bezugnahme auf die stattgefundene Sortimentsabgrenzung, die auf eine Vereinbarung der Erzeugnisgruppe in Karl-Marx-Stadt zurückgeht. Selbstverständlich sind solche Abgrenzungen wichtig und notwendig. Wenn sie jedoch zum Hemmschuh werden und damit die gegebenen Entwicklungsmöglichkeiten anderer Betriebe in gewissem Grade blockieren, so muß schleunigst eine Überprüfung erfolgen. Darüber führten wir mit dem Werkleiter des VEB Spezialprägewerke (ESPEWE) zusammengefaßt folgendes Gespräch:

ESPEWE:
„Zur Einschaltung weiterer Betriebe in unser Typenprogramm steht eine Werkzeugkapazität gar nicht zur Verfügung, sie ist streng bilanziert.“

Redaktion:
„Es ist aber bekannt, daß kleinere Hersteller noch über bestimmte Reserven, auch im Werkzeugbau, verfügen, die sie unter der Bedingung mobilisieren würden, wenn ihnen die Fertigung bestimmter Typen ihres Fertigungsprogrammes zugestanden wird.“

ESPEWE:
„Damit würde eine wahllose Entwicklung und Produktion eintreten, was wir nicht zulassen können. Außerdem sei das, was

jetzt als ungedeckter Bedarf auftritt, Nachholebedarf, der sich bald zurückbilden würde, etwa auf die Höhe der jetzigen Produktion."

Redaktion:
„Ob diese Theorie stimmt, ist sehr fraglich. Außerdem würden wir damit in Kauf nehmen, daß bis dahin der Bedarf nicht gedeckt wird."

ESPEWE:
„Wir müssen bei der ganzen Ausweitung der Produktion bedenken, daß unseren Erzeugnissen ein Markt von 17 Millionen gegenübersteht, während die Firma ‚Wiking' mit 60 Millionen rechnen kann."

Redaktion:
„Dabei sind aber die Exportmärkte nicht mitgerechnet, speziell was das sozialistische Ausland für Ihren Betrieb bedeutet."

ESPEWE:
„Im kapitalistischen Wirtschaftsgebiet sind die Chancen für uns gering, und im sozialistischen Wirtschaftsgebiet nehmen die Sowjetunion und die ČSSR eigene Produktion auf."

Redaktion:
„Das heißt, kein Mut zum Risiko, und es bliebe alles beim alten!"

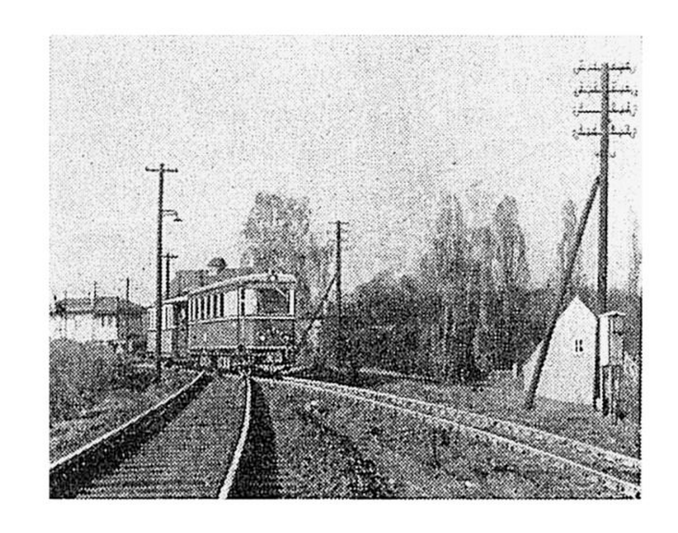
Daß es nicht dabei bleiben wird, zeigt folgender Ausgang des Gespräches; jedoch ist es dazu auch erforderlich, daß diese Gedanken von allen Beteiligten aufgegriffen und präzisiert werden.

Gemeinsame Vertriebsorganisation unter einer einheitlichen Warenmarke

Es sollte eine Kooperationsvereinbarung zwischen den betreffenden Betrieben und dem Spezialprägewerk abgeschlossen werden, die sowohl die marktseitigen Erfordernisse als auch die der Abstimmung der Produktion berücksichtigt und auf die Schaffung einer gemeinsamen Vertriebsorganisation gerichtet ist. Sie muß dem Ziele dienen, die im Perspektivplan des Spezialprägewerkes vorgesehenen Entwicklungen zeitlich vorzuziehen und die Entwicklungszeiten zu beschleunigen. Dies wird möglich durch die Einbeziehung der vorhandenen Reserven solcher Betriebe, wie Firma Dietzel, PGH Plauen, Hruska, Pilz und andere bei Wahrung ihrer Eigenständigkeit und Vermeidung administrativer Bevormundung und Reglementierung.

Die Beschreitung solcher Wege verlangt von den Partnern, über die Grenzen und Mauern ihrer Betriebe hinweg zu sehen. Das aber wird objektiv notwendig, um in gemeinsamer Abstimmung auch für kleinere Betriebe die Aufgaben festzulegen, die ihren technologischen Voraussetzungen am besten entsprechen und damit das Erreichen des technisch-wissenschaftlichen Höchststandes auf jedem Teilbereich der Produktion ermöglichen. Unter den Bedingungen der technischen Revolution, der Forderung nach höchster Leistung bei niedrigem Aufwand ist das die einzige Möglichkeit, auch dem kleinen Betrieb als Ausdruck des Bündnisses eine Perspektive zu geben.

Dieses Miteinander aber vollzieht sich nicht im Selbstlauf. Die VVB Spielwaren muß die Erzeugnisgruppenarbeit weiter vervollkommnen bzw. in einigen Bereichen wieder in Gang bringen. Die Leiter der Betriebe aber müssen noch mehr erkennen, daß die Erzeugnisgruppenarbeit nicht etwa für die zurückgebliebenen Betriebe geschaffen wurde, sondern daß ihre schöpferische und ehrliche Mitarbeit sowohl den eigenen Interessen, als auch den Erfordernissen der Gesellschaft entspricht. Kilz



Eine seltene Kreuzung!

Der Schmalspur-VT passiert eine Regelspur-Schmalspurkreuzung im Bahnhof Zittau.

MESSESPLITTER



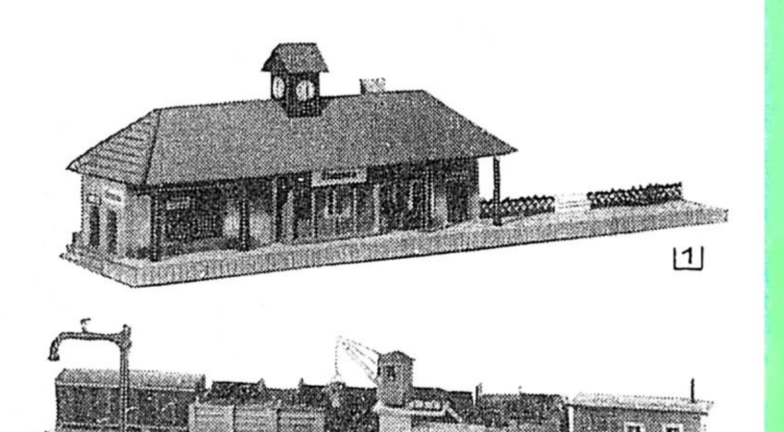
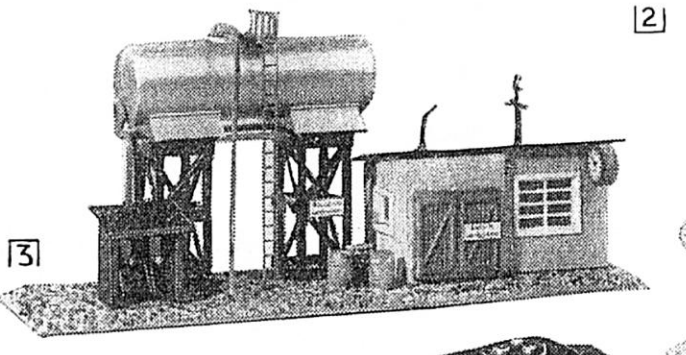
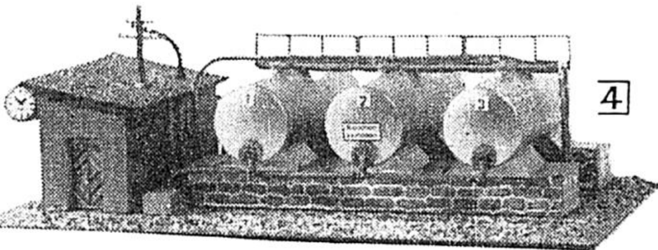
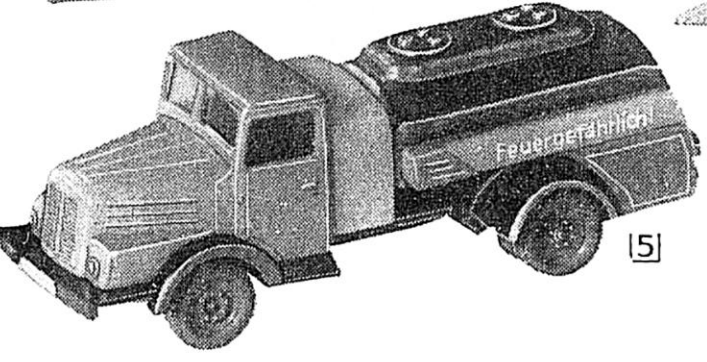


Bild 1: Der TeMos - Kleinstadtbahnhof „Ulmenau“ in der Baugröße TT zum EVP von ca. MDN 13,– wird auch als Bausatz zum EVP von ca. MDN 8,– geliefert.

Bild 2: Ein wichtiges Ergänzungsstück in der Baugröße TT stellt die neue Bekohlungsanlage der Fa. Franzke, KG, zum EVP von ca. MDN 12,– dar.







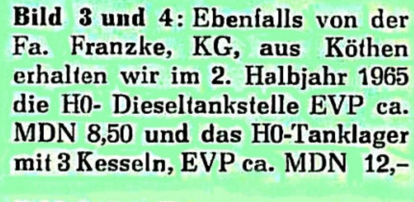


Bild 3 und 4: Ebenfalls von der Fa. Franzke, KG, aus Köthen erhalten wir im 2. Halbjahr 1965 die H0- Dieseltankstelle EVP ca. MDN 8,50 und das H0-Tanklager mit 3 Kesseln, EVP ca. MDN 12,–

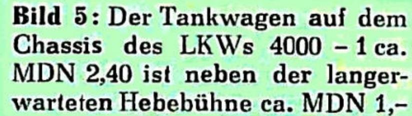


Bild 5: Der Tankwagen auf dem Chassis des LKWs 4000 – 1 ca. MDN 2,40 ist neben der langerwarteten Hebebühne ca. MDN 1,–

Bild 6: eine gelungene Neuerscheinung im Maßstab 1 : 87 des VEB Spezialprägewerke, Annaberg-Buchholz.

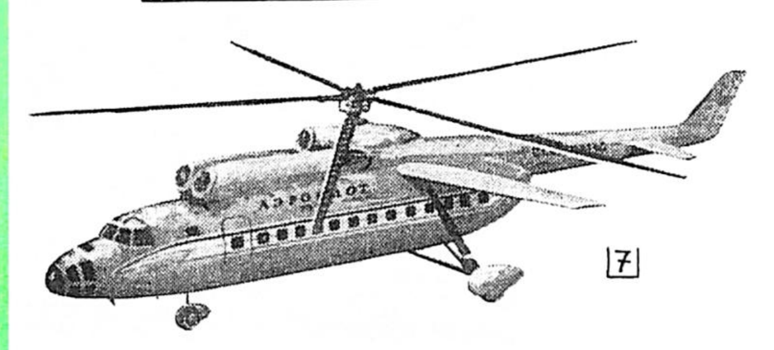


Bild 7: Für die Flugmodell-Bastler liefert im 2. Halbjahr 65 u.a. der VEB Kunststoffverarbeitung Zschopau als Baukasten den sowjetischen Passagier - Hubschrauber MI–6, EVP MDN 4,70 im Maßstab 1 : 100.

Bild 1: Neben 15 anderen Neuheiten in den Baugrößen H0, TT und N erwarten wir im 2. Halbjahr 1965 vom VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik, Abt. OWO-Spielwaren, den H0-Bausatz für ein romantisches und malerisches „Stadttor", EVP ca. MDN 5,95.

Bild 2: Der H0-Bausatz „Bahnsteig mit Glasdach", EVP MDN 4,15 von der Fa. Auhagen, KG, Marienberg.

Bild 3: Das Bahnhofssortiment der Baugröße H0 wird erweitert durch den verschieden gestaltbaren H0-Bausatz Bahnhof „Neuenburg", EVP MDN 6,90, von der Fa. Auhagen, KG, Marienberg.

Bild 4: Eine weitere Neuheit des gleichen Betriebes ist der H0-Baukasten mit 2 Häusern als „Arztpraxis und Landhaus" mit Nebengebäuden, EVP MDN 5,70.

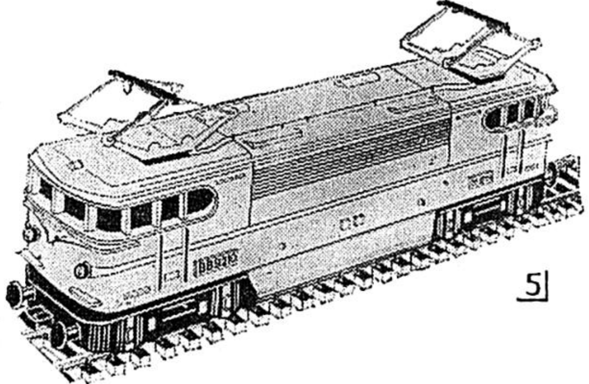
Bild 5: Als zweites Triebfahrzeug in der neuen Baugröße N liefert der VEB Piko, Sonneberg im 2. Halbjahr 1965 das interessante Modell der französischen E-Lok BB 9200, Achsfolge BoBo EVP MDN 23,50.

1

2

3

4



5

6

7

Bild 6 und 7: Zwei neue Wagentypen des VEB Piko, Sonneberg, als gedeckter Güterwagen mit Flachdach und der Dekoration „Wasserstoff", EVP MDN 5,30 und ein weiterer Wagen des 6 m Programms in der Ausführung als SBB-Wagen, EVP MDN 5,30.

Die neuen elektromechanischen, mittels Kabelfernsteuerung gelenkten Raupenfahrzeuge des VEB Spielwaren, Eisfeld – System Uniket – in den Ausführungen als „Dumper“ EVP MDN 27,80, „Raupendrehkran“ EVP MDN 28,90, „Planierraupe“ EVP MDN 28,50, sind eine wertvolle Bereicherung des polytechnischen Spielzeugsortimentes.
Hohen Spielwert und vorzügliche Fahr- und Lenkeigenschaften besitzt der mittels Kabelfernsteuerung gelenkte elektromechanische Autokran des gleichen Betriebes. EVP MDN 26,55

Für die Seeleute unter unseren Kindern ist das Programm gesteuerte Tauchboot „Pirat“ gerade das Richtige. Es sind Rudereinstellung und Tauchmanöver möglich. Die Elektromotore werden durch 3 Stück 1,5 V Monozellen gespeist.
Preis ca. MDN 55,–.





Noch einmal Kehrschleifenschaltung

Der Leser unseres Informationsdienstes, Herr B. Böhm aus Altenburg, schreibt uns folgendes: „Im „Signal“ 11/1964 auf Seite 22 und 23 wurde von einem Herrn K. We... eine sehr gute Kehrschleifenschaltung beschrieben. Ich besitze das Buch „Trost — Kleine Eisenbahn TT“, Ausgabe 1963. Auf Seite 204 und 205 ist ebenfalls ein Kehrbogengleis mit Polwendeschalter beschrieben. Sind diese beiden identisch oder die des Herrn K. We... die bessere, da sie die ruckartige Fahrtunterbrechung vermeidet?“

Die Antwort lassen wir unseren Autor, Herrn Kurt Weber, 7033 Leipzig,Demmeringstr. 93, selbst geben: „Es kommt oft vor, daß Fragen, die meine Anregungen im „Signal“ betreffen, an mich gerichtet und von mir direkt beantwortet werden. In diesem Fall möchte ich Herrn Böhm öffentlich antworten. Zum ersten freut es mich, daß er — wie viele Modellbahnfreunde — ein aufmerksamer Leser unseres Informationsdienstes ist. Daß das Buch „Trost — Kleine Eisenbahn TT“ existiert, ist mir bekannt, ich hatte aber bis jetzt noch nicht Gelegenheit, Einblick in dasselbe zu nehmen. Es ist deshalb für mich interessant, zu erfahren, daß auch Herr Trost — eigentlich ein alter H0-Experte — eine ähnliche Kehrschleifenschaltung beschreibt. Diese ist aber keinesfalls mit meiner Schaltung identisch! Mein Schaltsystem bestand schon vor Herausgabe obengenannten Buches. Die Anregung für meine verbesserte Schaltung erhielt ich nicht von Herrn Trost, sondern, wie schon im „Signal“ 11/1964 gesagt, durch den Artikel des Herrn Hentschel, Bad Langensalza, „Kehrschleifenschaltung — einfach gelöst“ (Modelleisenbahner 10/1962). Diese Methode gefiel mir von den bis dahin veröffentlichten am besten, war mir aber noch nicht einfach genug. Durch die besondere Anschaffung eines Heine-Reglers war sie noch zu kostspielig, auch das ruckartige Fahren der Loks an den Trennstellen machte mich unzufrieden. So entwickelte ich eine Kehrschleifenschaltung, bei der alle diese Nachteile beseitigt wurden. Herr Böhm hat somit recht, wenn er meine Schaltung als die bessere hinstellt. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch eine weitere interessante Möglichkeit meiner Schaltung hinzufügen. Mein Schaltsystem eignet sich nicht nur für die Anwendung einer Kehrschleife, sondern beliebig vieler für den gleichen Stromkreis. Wichtig dabei ist, daß für jede Kehrschleife ein besonderer Polwender — so, wie auf der Zeichnung im „Signal“ 11/1964 ersichtlich — angeschlossen wird.

Ich hoffe, dem Modellbahnfreund B. Böhm, Altenburg, und vielleicht noch anderen eine erschöpfende Antwort gegeben zu haben.“

WAS HEISST REKO?

Reko — ein Begriff, der uns Modelleisenbahnern oft begegnet, ob bei der Bezeichnung von Loks und Wagen, im Gespräch mit Eisenbahnern oder in der Literatur. Überall begegnet er denen, die sich mit der großen oder kleinen Eisenbahn befassen. Wollen wir es deshalb versuchen, in dieses Dunkel — oft gehört und nie gewußt — ein wenig Licht hineinzubringen.

Der Begriff „Reko" stellt im Eisenbahnwesen nur die Abkürzung des Wortes Rekonstruktion dar.
Fragen wir also erst einmal unseren „Schreibtischgelehrten" Konrad Duden nach Rekonstruktion, so antwortet dieser ganz schlicht und einfach: **wiederherstellen.**

Auf das Eisenbahnwesen umgemünzt heißt das:

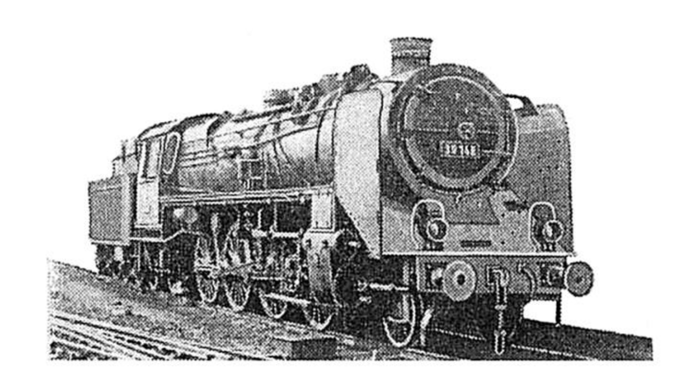
> Ältere Fahrzeuge (Loks und Wagen), deren Grenze der Wirtschaftlichkeit überschritten ist, zu modernisieren, nach dem neuesten Stand der Technik zu vereinheitlichen, konstruktive Mängel zu beseitigen usw., und somit ein fast neuwertiges Fahrzeug wiederherzustellen.

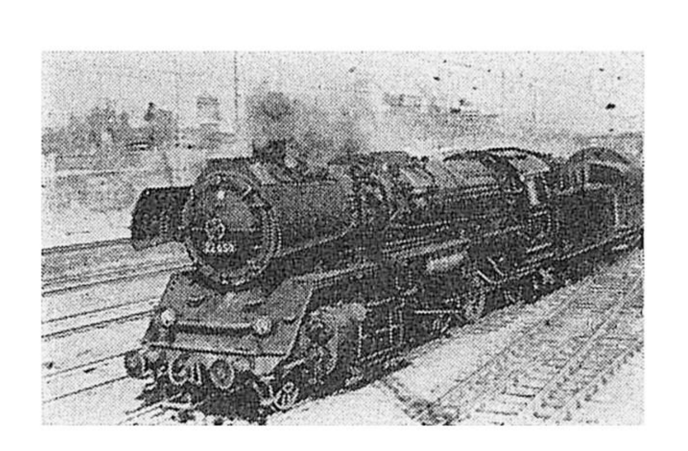
Gehen wir der Sache etwas weiter auf den Grund, ergibt sich folgendes Bild: Trotz Umstellung der Deutschen Reichsbahn auf die neuen Traktionsarten Diesel und Elektro, sind die Tage der Stephensonschen Dampflok noch nicht gezählt. Noch auf Jahre hinaus wird sie den Hauptanteil der Zugbeförderung leisten müssen. Die DR sah sich deshalb gezwungen, der Überalterung des Lokomotivparkes entgegenzuwirken. Dies sollte auf zwei Arten geschehen: durch die Generalreparatur und durch die Rekonstruktion.

Für die Rekonstruktion kamen bewährte Lokomotiven in Frage, bei denen auch die Kosten dieser „Verjüngungskur" wirtschaftlich blieben.

Im Jahre 1959 begann die DR mit der Rekonstruktion der Baureihen 39, 50 und 58, später kamen dann die Baureihen 01, 03, 03^{10}, 18^{3}, 41, 52 und 61 hinzu.

Als Beispiel für viele Baureihen wollen wir nun die Gründe und die Art der Rekonstruktion an der BR 39 verfolgen. Da die ehemalige Baureihe 39 trotz ihres hohen Durchschnittsalters noch recht gut erhalten war, wurde sie in das Reko-Programm mit aufgenommen. Neben konstruktiven Mängeln war der Verbrauch der Dampfmaschine im Verhältnis zur Dampferzeugung des Kessels ungünstig und ein gleichzeitig zu hoher Kohleverbrauch begründeten insgesamt die Rekonstruktion.





BR 39: Unser Bild zeigt eine Lok der ehemaligen Baureihe 39 (ex. preuß. P 10) vor der Rekonstruktion. Auffallend sind die großen Windleitbleche und der preußische Tender 2' 2' T 31,5.

BR 22: Schwere Personenzuglokomotive der BR 39 (jetzt BR 22) mit der Achsfolge 1' D 1' nach der Rekonstruktion. Typisch für Neubau-Reko- und GR-Loks ist der in die Rauchkammer (vor dem Schornstein) eingebaute Mischvorwärmer.

Die alte Lokomotive erhielt einen vollkommen neuen Ersatzkessel. Dadurch ergab sich zwangsläufig die Verlängerung des Rahmens sowie die Vergrößerung des Achsstandes zwischen der 4. Kuppelachse und der hinteren Laufachse. Die beiden Pumpen (Luft- und Speisepumpe) wurden in Fahrzeugmitte verlegt, wodurch eine bessere Lastverteilung zugunsten des Reibungsgewichtes erzielt wurde. Außerdem erhielt die Lokomotive das für die Neubaureihe 23^{10} entwickelte, moderne Führerhaus sowie Witte-Windleitbleche. Neben dem Einbau neuer Druckausgleichschieber der Bauart „Trofimoff“, die die Leerlaufeigenschaften der Lok verbessern sollten, erhielt die Maschine noch die moderne Mischvorwärmeranlage, die in die Rauchkammer eingebaut wurde. Auch der altbewährte Schmidt & Wagner-Regler (allerdings mit Seitenzugbetätigung) wurde in den Kessel eingebaut.

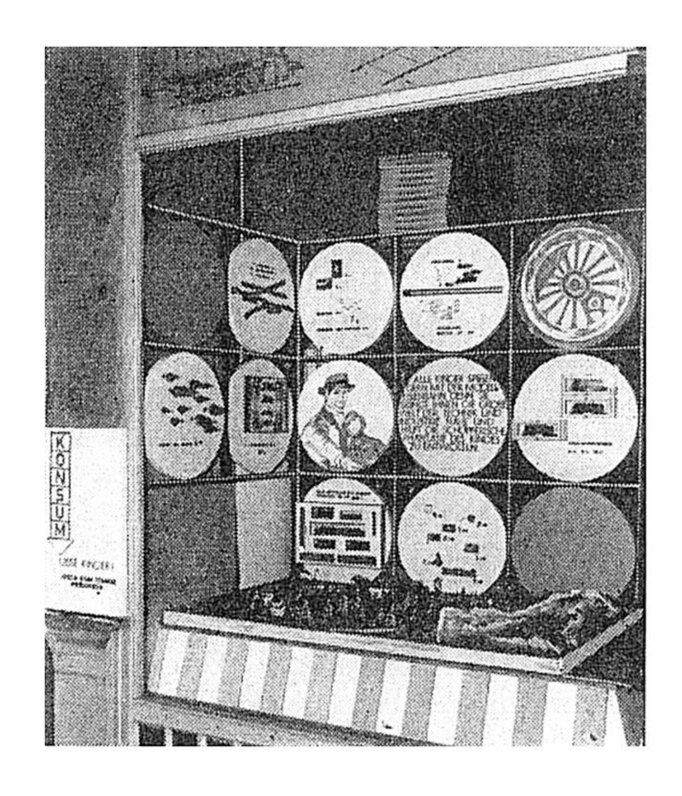
Letztlich erhielt die Lokomotive noch den Einheitstender 2'2' T 34.
Durch die Änderung der Bauart, Leistungssteigerung und standartisierter Erneuerung der Großteile kann die rekonstruierte BR 39 nunmehr als Einheitslok angesehen werden. Sie erhielt deshalb auch die neue Stammnummer und verrichtet als BR 22 zufriedenstellend ihren Dienst im schweren Personen-, Eil- und Schnellzugdienst im Bergland.

An dem Beispiel der BR 22 haben wir nun den Sinn und Zweck von Rekonstruktion an Dampflokomotiven verfolgen können.

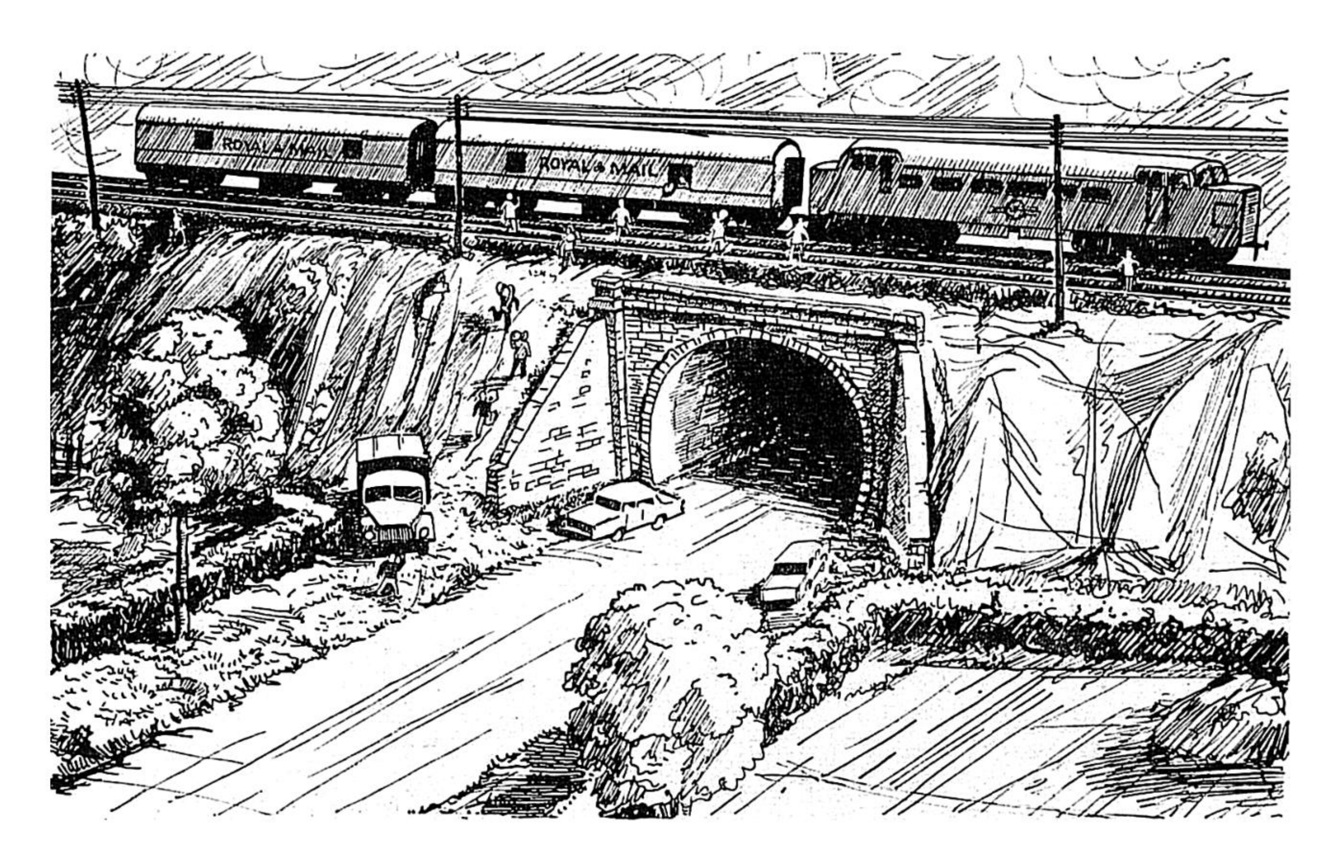
Bei Personen- und Eilzugwagen liegen die Gründe für eine Rekonstruktion ähnlich.

Für den Reisenden ergibt sich in erster Linie ein wesentlich höherer Reisekomfort und größere Bequemlichkeit.
Die Reichsbahn hat jedoch wesentlich größere Vorteile. Für die Zugbegleitpersonale wird die Arbeit leichter und einfacher, da bei den Reko-Wagen der Übergang von einem zum anderen Wagen möglich ist. Die Reichsbahnausbesserungswerke (RAW) spezialisieren sich auf eine geringe Anzahl Wagentypen. Die Austauschbarkeit und wesentlich vereinfachte Ersatzteillagerung sind gewährleistet. Die einheitliche und typenreine Zugbildung mit Reko-Wagen bietet außerdem den Vorteil vereinfachter Wartung, Innen- und Außenreinigung. Denken wir doch nur an die automatischen Außenreinigungsanlagen auf vielen Bahnhöfen. Letztlich gibt ein aus Reko-Wagen bestehender Zug ein einheitliches, gefälliges und sauberes Bild ab.

Stellen wir also abschließend fest, daß dieses Dunkel um den Begriff Reko gar nicht sooo dunkel ist. Können wir doch jetzt der Literatur und gesprächigen Eisenbahnern sowie Modelleisenbahnern (mit unserem „rekonstruiertem“ Allgemeinwissen) gegenüber bestehen. Klaus Schlobohm



Gute Werbung mit Spielmöglichkeiten wurde Ihnen von der KG-Verkaufsstelle „Modelleisenbahn“ in der Ernst-Thälmann-Straße in Leipzig vor Weihnachten geboten. Ein Druck auf den Knopf, und der Zug im Schaufenster brauste über die Strecke.



MODELLBAHN *contra* SCOTLAND-YARD

Bis heute ist der Raubüberfall auf den Postzug Glasgow—London am 8. August 1963 noch nicht restlos aufgeklärt. Der Ablauf des Überfalls wurde von dem Banditen-Chef, dem ehemaligen Flieger-Major Bruce Reynolds, an Hand eines präzise nachkonstruierten Modells der Überfallstelle ausgearbeitet und geprobt. Die obige Zeichnung gibt das Modell der Strecke wieder, während das untere Bild den Ort des Raubüberfalls zeigt.

Die Würfel sind GEFALLEN



Obwohl der Einsendetermin für die Fotos, Dias, Gleispläne oder Bauzeichnungen zu unserem Wettbewerb 1964/65 verhältnismäßig sehr kurz bemessen war, und in vielen Bezirken die Auslieferung des Informationsdienstes „Das Signal" erst im Januar erfolgte, erhielten wir insgesamt 273 zum Teil recht ansprechende schwarz-weiß und Farbfotos bzw. Dias, sowie 25 Gleis- bzw. Baupläne.

Viele Leser unseres Informationsdienstes bedauerten, daß sie durch die verspätete Auslieferung nicht am Wettbewerb teilnehmen konnten. Dieser Mangel wird uns Veranlassung geben, bei den nächsten Wettbewerben einen längeren Zeitraum für die Einsendungen einzuplanen. Als glückliche Gewinner wurden von einer Kommission folgende Modellbahnfreunde ermittelt:

Gruppe Farbfotos oder Dias:

1. Preis 100,– MDN
   Herr Gerhard Bock
   1195 Berlin-Baumschulenweg
   Köpenicker Landstraße 99
2. Preis 60,– MDN
   Herr L. Barsche
   99 Plauen/Vogtl.
   Schillerstraße 12
3. Preis 30,– MDN
   Herr Walter Zschennich
   9612 Meerane/Sa.
   Am Rothenberg 55

Gruppe schwarz-weiß Fotos

1. Preis 60,– MDN
   Herr Siegfried Hühne
   432 Aschersleben
   German-Titow-Straße 13
2. Preis 40,– MDN
   Herr Gerhard Bock
   1195 Berlin-Baumschulenweg
   Köpenicker Landstraße 99
3. Preis 20,– MDN
   Herr Dieter Göllner
   74 Altenburg/Bez. Leipzig
   Ernst-Thälmann-Straße 1

Gruppe Gleispläne oder Bauzeichnungen

1. Preis 80,– MDN
   Schüler Thomas Körner
   7113 Markkleeberg 1/b. Leipzig
   Leninstraße 70
2. Preis 50,– MDN
   Herr Ing Heinz Neumann
   80 Dresden
   Großenhainer Straße 46
3. Preis 30,– MDN
   Herr Waldemar Ney
   Wroclaw/VR Polen
   ul. Piaskowa 13/7

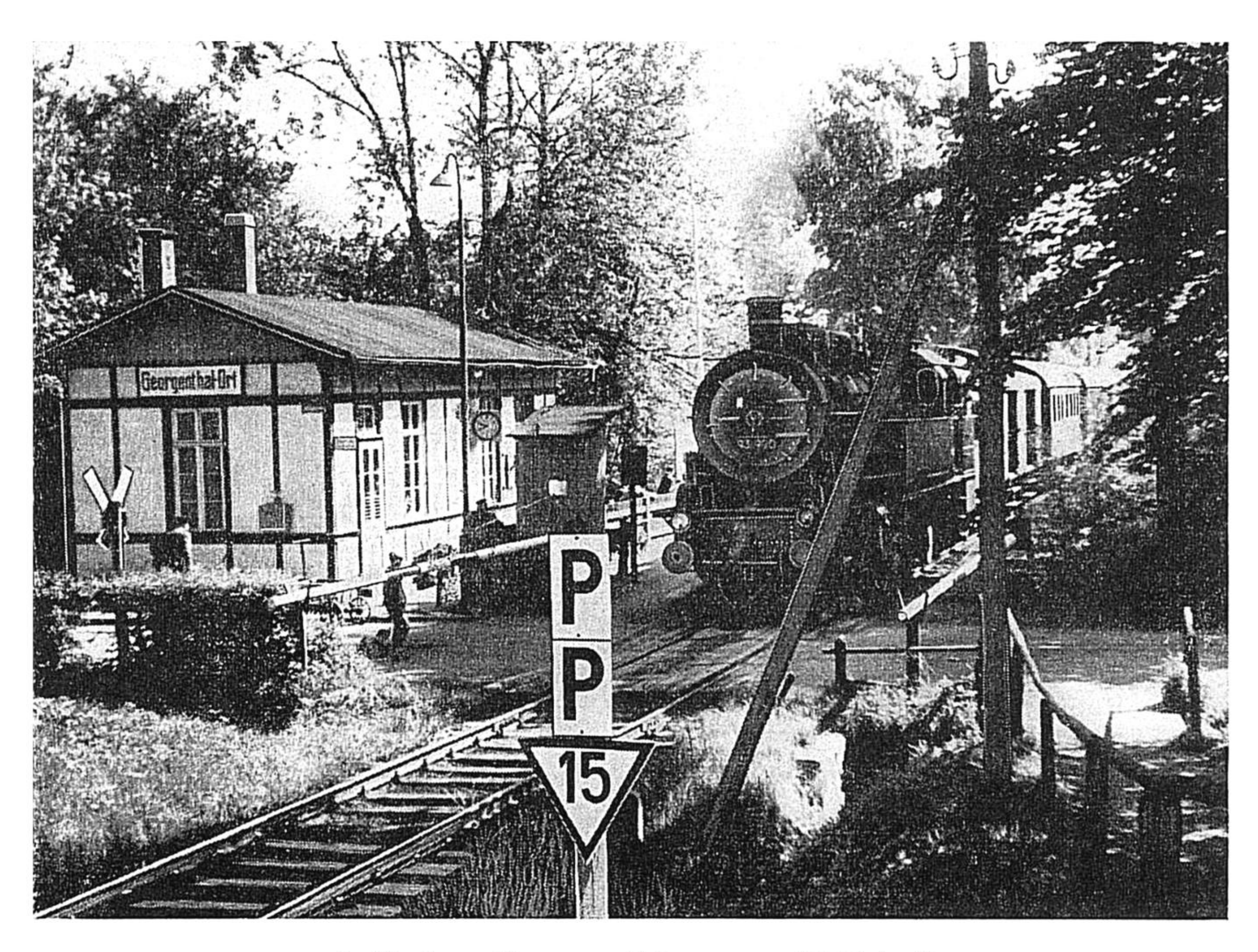
Sonderpreise für Gleispläne oder Bauzeichnungen erhielten:

20,– MDN
Herr Kurt Weber
7033 Leipzig 33
Demmeringstraße 93

20,– MDN
Herr Werner Kohlsche
80 Dresden
Struvestraße 3

20,– MDN
Herr Gottfried Krumbiegel
801 Dresden 1
Winkelmannstraße 18

15,– MDN
Herr Eckhard Ullrich
7022 Leipzig 22
Chr.-Probst-Straße 10



1. Preis — Gruppe „Schwarz-weiß-Fotos“

15,— MDN
Schüler Reinh. Beiße
115 Berlin-Mahlsdorf
Rotdorn-Allee 9

15,— MDN
Herr Herbert Sadowski
113 Berlin-Lichtenberg
Noldnerstraße 44

Wir beglückwünschen alle Gewinner und bitten Sie, uns Ihre Wünsche in Modelleisenbahn- oder Bastlerartikeln in Höhe des angegebenen Gewinns bekanntzugeben.
Weiterhin danken wir allen Teilnehmern an unserem Wettbewerb und wünschen Ihnen mit Ihrem Hobby viel Freude und Entspannung.

Informationsdienst „Das Signal“
— Redaktionskollektiv —

Im Heft 14/65 lesen Sie u. a.

DAMW — Zu harte Maßstäbe?

Modellflug — Sport oder Spiel?

Modellbahnhobby in der ČSSR

Wir bauen Draisinen

Aus der Zeuke T 334 wird eine Straßenbahn

„Fotomodelle“ — (Die besten Einsendungen zum Wettbewerb 1964/65)

FLUGMODELLBAU EINST UND JETZT

Fortsetzung aus Heft 12/1965

Unser Beitrag im Heft 12/1965 endete mit der Situation im Flugmodellbau in den Nachkriegsjahren 1945 bis Anfang 1954.
Zu diesem Zeitpunkt etwa begannen die Firmen Schäfer, Potsdam, und Wiedenroth, Mühlhausen, mit der Modellproduktion ähnlich wie der Krick-Verlag. Der Umfang dieser Produktion beschränkte sich jedoch im wesentlichen auf Segelflug- und Anfängermodelle.
Diese 3 Betriebe versorgten bis 1957 einige Spielwaren- und Papierwarengeschäfte in der Republik. Der tatsächlich vorhandene Bedarf konnte jedoch bei weitem nicht gedeckt werden.

Der Aufschwung im Flugmodellbau durch die GST

Die Nachfrage nach Modellbau- und Bastlerartikeln stieg in dem Maße, in dem sich die außerschulischen Zirkel und Arbeitsgemeinschaften in den Pionierhäusern, den Arbeitsgruppen der Stationen Junger Techniker und den Modellbaugruppen der Gesellschaft für Sport und Technik entwickelten. Diese Betätigung wurde von unserem Staat bewußt gefördert, diente sie doch im verstärkten Maße der polytechnischen Erziehung unserer Jugend.
Ein entscheidender Schritt in der Entwicklung des Modellbaues wurde vom Bezirksvorstand der GST Magdeburg in Verbindung mit HO Industriewaren eingeleitet, als in Magdeburg die erste Spezialverkaufsstelle für Bastlerbedarf — unser Bild 3 — eröffnet wurde. Diese war jedoch bald nicht mehr in der Lage, den erhöhten Bedarf allein zu decken. Um die immer größer werdende Nachfrage besser zu befriedigen, wurde durch das Ministerium für Handel und Versorgung im Jahre 1959 die Zentrale Vermittlungsstelle für Bastlerbedarf gebildet, die sich mit der Beschaffung von Material für Hersteller und Einzelhandel sowie mit der Erweiterung des Sortiments befaßte. Gleichzeitig wurden in allen übrigen Bezirken der Republik Spezialgeschäfte für Bastlerbedarf errichtet.

Die Entwicklung von Selbstzünder- und Glühkerzen-Kleinstmotoren

Die zunehmende Vielseitigkeit der Modelle brachte auch eine große Nachfrage nach geeigneten Kleinstmotoren mit sich. Schon seit mehreren Jahren befaßten sich Herr Willi Otto aus Kütten, Herr Hans Drenkhahn aus Berlin und Herr Benno Schlosser mit der Herstellung von Kleinstdieselmotoren. Aber es blieb bei Einzelanfertigung und so standen diese Motore nur einem begrenzten Kreis von Leistungssportlern zur Verfügung.
Es ist das Verdienst des VEB Carl Zeiß, Jena, daß hier mit der Aufnahme einer Serienproduktion dieser Engpaß überwunden wurde und unseren Modellbauern hochwertige Selbstzündermotoren in den Stärken 1, 2 und 2,5 ccm in die Hand gegeben werden konnten.
Eine ähnliche Entwicklung macht die Fertigung von Glühkerzenmotoren durch. Auch hier wurden zunächst Renn- und Spezialmotore in den Stärken 2,5—10 ccm durch die Firma Drenkhahn in Einzelanfertigung produziert.
Auch hier beginnt in diesem Jahre die Serienproduktion durch den VEB Zeiß.

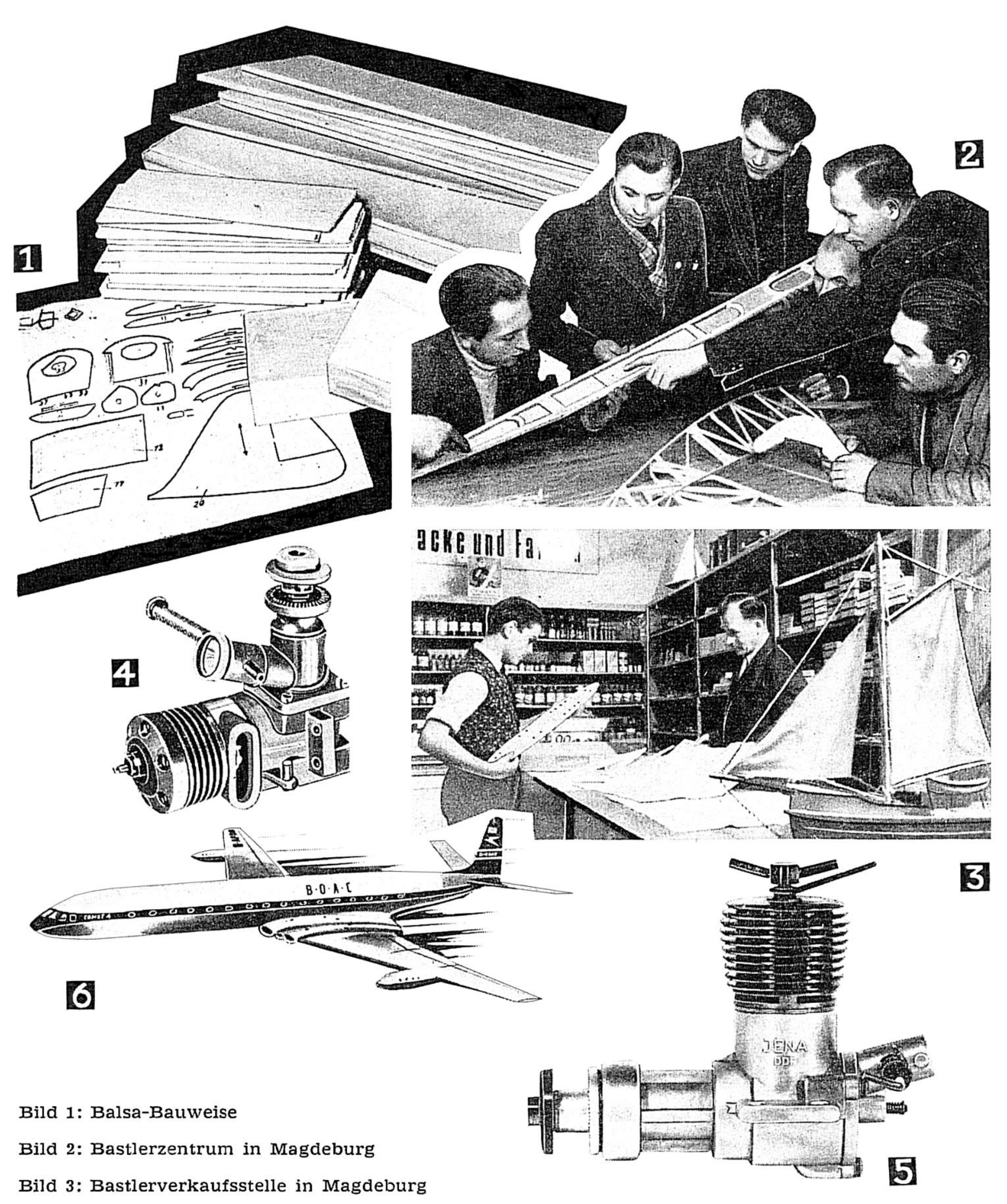


Bild 1: Balsa-Bauweise

Bild 2: Bastlerzentrum in Magdeburg

Bild 3: Bastlerverkaufsstelle in Magdeburg

Bild 4: Glühkerzenmotor 5 ccm

Bild 5: Dieselmotor Jena 20

Bild 6: Comet 4

Die Maßnahmen der Zentralen Vermittlungsstelle und des Zentralen Warenkontores Kulturwaren zur Erhöhung der Produktion und zur Sortimentserweiterung

Durch den enormen Aufschwung des Modellbaues kamen die bisherigen Produktionsbetriebe mit dem vorhandenen Produktionsvolumen nicht mehr aus, zumal ein großer Anteil der Produktion zum Export benötigt wurde. Es gelang, mehrere Maschinenfabriken für die Herstellung von Selbstzündermotoren für 0,5 und 1,5 ccm zu gewinnen und weitere Zulieferbetriebe, insbesondere für Luftschrauben und Flug- und KFZ-Modellräder, zu finden.

Trug zu diesem Zeitpunkt der Krick-Verlag bereits den Hauptanteil an der Produktion, so steigerte sich dieselbe nach der durch den Tod des Inhabers bedingten Übernahme des Betriebes durch den Verlag Sport und Technik fast um das Vierfache. Bereits ein Jahr später wurde durch eine Strukturveränderung dieser Verlag von dem Verlag Junge Welt, Berlin, übernommen. Es wurde eine selbständige Modellbauabteilung in Leipzig geschaffen. Die Produktion wurde weiter gesteigert und das Sortiment an Zubehörteilen erweitert.

Auch die Modellbauabteilung des Verlages Junge Welt mußte aus Gründen der Durchsetzung des Produktionsprinzips und zur Ermöglichung einer besseren Versorgung der Bevölkerung mit den Artikeln des Modellbau- und Bastlerbedarfes aufgelöst werden.

Die GHG Niederlassung Kulturwaren Leipzig übernahm die Großhandelsfunktion und der bisherige Kooperationsbetrieb PGH HAWEGE die Produktion. Mit dem notwendigen Weitblick für die große Bedeutung der Freizeitgestaltung zur polytechnischen Erziehung unserer Jugend wurde zügig an die Erneuerung und Erweiterung des vorhandenen und zum Teil veralteten Sortiments herangegangen.

Der Modellbausport hat in der gesamten Welt ein derartiges Ausmaß angenommen, daß immer höhere Anforderungen an das modellähnliche Vorbild gestellt werden. Es fordert z. B. im Modellflugsport vom Modell die gleichen Eigenschaften, die das naturgetreue Flugzeug besitzt. Bei dieser Entwicklung kommt der Verwendung von neuen Baustoffen, wie z. B. Balsa, schlagfestem Polystyrol und anderen Plasten immer größere Bedeutung zu.

Mit der PGH HAWEGE wurden in Zusammenarbeit mit dem Fachkollektiv des ZWK Absprachen über die künftige Sortimentsgestaltung getroffen, die in Zukunft ein vielseitiges Angebot an neuen Modellen mit Weltniveau garantieren.

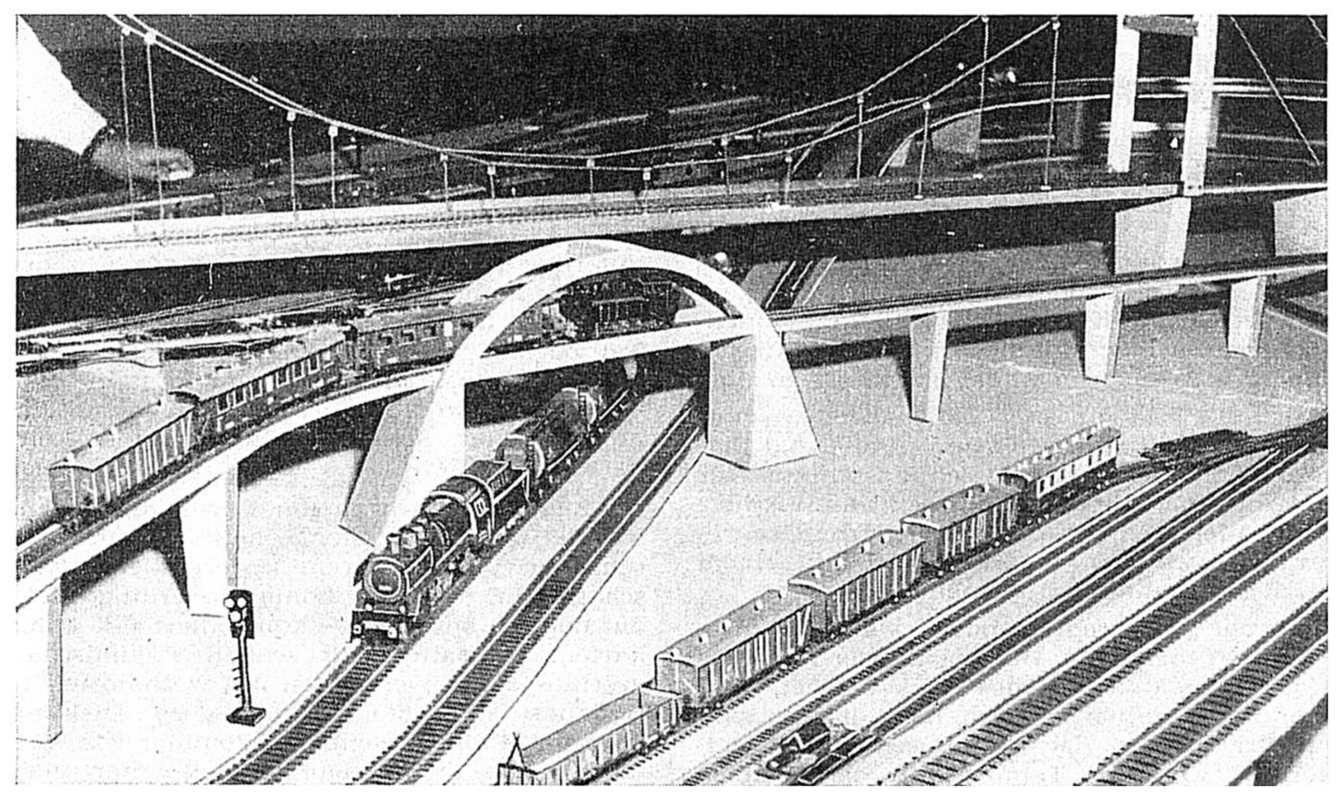
Die weitgehendste Ausgestaltung der Modellbaukästen mit vorgefertigten Teilen und Zubehör geben auch dem Anfänger die Möglichkeit, dieses Hobby zu betreiben.

Funkfernsteuerung

Ein außerordentlicher Mangel besteht noch darin, daß es für die vorhandenen und noch in der Entwicklung befindlichen Fernlenkmodelle noch nicht die geeigneten Funkfernsteuerungs-Anlagen bei uns gibt. Im Jahre 1958 brachte zwar der VEB EMW Pankow eine Funkfernsteuerung heraus, die jedoch wegen ihres großen Umfanges (Röhrenbasis) und Gewichtes für den Flugmodellsport nicht geeignet ist. Inzwischen geht die Entwicklung von Funkfernsteuerungsanlagen auf Transistorenbasis weiter. Im Jahre 1962 konnten die Elektromechanischen Werkstätten Freiberg die ersten Anlagen in Einzelherstellung anfertigen. In diesem Jahre kann nun endlich mit einer serienmäßigen Herstellung einer einkanaligen Funkfernsteuerung, die zu einer Dreikanalsteuerung erweitert werden kann, begonnen werden. Allerdings entspricht die angegebene Reichweite von 100 m nicht den Anforderungen, die der Flugmodellsport an den Aktionsradius stellen muß. Hier werden im internationalen Wettbewerb größere Reichweiten verlangt. Die GHG NL Kulturwaren hat dem obengenannten Betrieb vorgeschlagen, mit der Entwicklung einer solchen Anlage spätestens im 2. Halbjahr 1965 zu beginnen.

Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt hierauf zurückkommen.

Birnbaum/Vogt

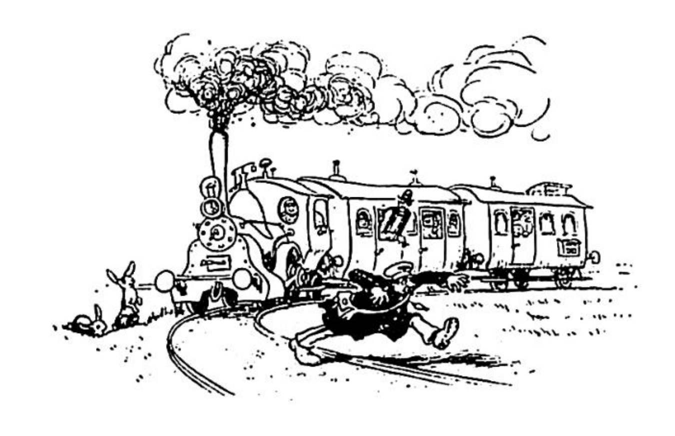


Technische Versuchsanlage — ohne Landschaftsgestaltung — der Gruppe Nord-Ost

3. GROSSE MODELLEISENBAHN-AUSSTELLUNG IN LEIPZIG

Nach Beendigung der sehr gut gelungenen 3. Modelleisenbahnausstellung der AG „Friedrich List" Leipzig im Dezember 1964, erhielten wir ein Telegramm, das an Aktualität nicht verloren hat:

„Telegramm.
3. große modelleisenbahnausstellung a. g. friedrich list leipzig außerordentlicher erfolg — stop — in knapp 4 wochen über 42 000 besucher — stop — mehrere ausgezeichnete anlagen — stop — motivecht nachgebaute h0-anlage saßnitz mit fährbetrieb und schiff saßnitz — stop — h0-alpenmotivanlage st anton am arlberg mit elektr. oberleitung in jochbauweise nach österreichischem vorbild — stop — h0-tt-versuchsanlage ohne geländegestaltung mit vollautomatischem betrieb — stop — h0-jugendanlage — überzeugtes können des jugendlichen nachwuchses — stop — vorbildlich gestaltete tt-anlage mit elektr. oberleitung — stop — große h0-anlage mit veranschaulichung des erweiterungsbaues — stop — viele hervorragende selbstbaumodelle in mehreren vitrinen — stop — erstmalige — vorbildliche — aktive zusammenarbeit beider leipziger ag des dmv friedrich list und george stephenson — stop — großer erfolgsanteil der überall ersichtlichen — harmonischen gemeinschaftsarbeit — stop — das bisherige gute verhältnis deutsche reichsbahn — deutscher modelleisenbahnverband weiterhin verbessert — stop — höchstes lob seitens dr — staatlicher institutionen — modelleisenbahnexperten — stop — große zufriedenheit der besucher — stop — gute vorbereitung — werbung — presse — rundfunk — fernsehen — stop — gesamteindruck hervorragend!"



Fremder: „Warum springt der Schaffner, wenn der Zug hier einfährt, immer schon während der Fahrt ab und läuft in den Bahnhof voraus?" – Einheimischer: „Um den

Eine schöne Fahrt in der Budapester Pionierbahn

„Wenn man eine Reise tut — kann man was erzählen.“ Im Oktober 1964 hatte ich Gelegenheit, in Budapest die aus Anlaß des Modellbahnwettbewerbs durchgeführte XI. Internationale Modelleisenbahnausstellung zu besuchen.

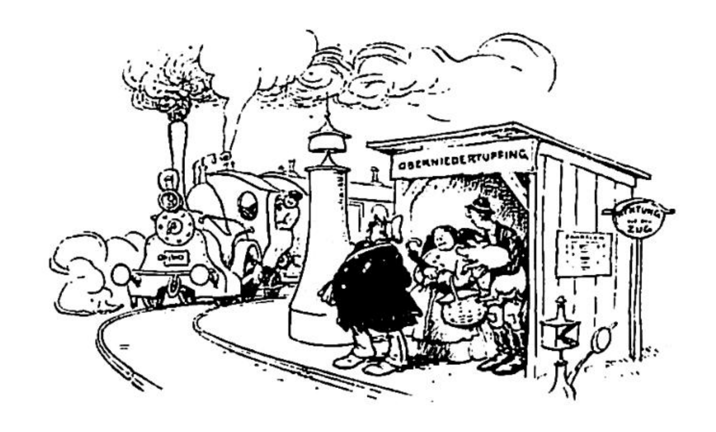
Budapest, eine der schönsten Städte, hat ihre besonderen Reize und Anziehungspunkte. Nur einige davon sollen genannt sein: die Fischerbastei, der Gellertberg und der Drei-Grenzeberg, von wo man ganz Budapest mit seinem herrlichen Panorama übersehen kann.

Eines der schönsten Erlebnisse während unseres Aufenthaltes in Budapest, was mich als Frau eines Modelleisenbahners bewegt, darüber zu schreiben — denn nicht immer sind wir Frauen von der Modelleisenbahn begeistert —, war eine Talfahrt mit der Pioniereisenbahn.

Wir fuhren deshalb mit der Straßenbahn aus dem Zentrum Budapests hinaus zur Station der Zahnradbahn. Von dort hinauf auf den Berg (Szechenyi-Hegy) zum oberen Bahnhof der Pioniereisenbahn. Nach einem guten, echt ungarischen Mittagessen im Bahnhofsrestaurant wurden die Fahrkarten gelöst. Am Fahrkartenschalter ging es sehr lustig zu. Junge Pioniere, sehr freundlich und nett, wußten nicht recht, was sie mit uns anfangen sollten. Sie verstanden nicht deutsch. Erst der Verantwortliche des Bahnhofs — ein Erwachsener — verhalf uns zu unseren Fahrkarten und gab uns Auskunft über die nächsten Abfahrtzeiten. Da noch genügend Zeit war, konnten wir uns den Bahnhof genauer ansehen. Er gefiel uns sehr gut, war ziemlich groß, alles sauber und in bester Ordnung; die Grünanlagen der Jahreszeit entsprechend angepflanzt und gepflegt. Nachdem wir uns genügend umgesehen hatten, stiegen wir ein. Ein Pionier mit roter Mütze gab das Zeichen zur Abfahrt, und die Fahrt mit dem Pionierzug — gezogen von einer Diesel-elektrischen Maschine — ins Tal begann. Es war einfach rührend, anzusehen, mit welchem Ernst und Eifer die Pioniere ihre Aufgaben erfüllten, ob als Bahnhofsvorsteher, Schaffner, Signalwärter, Fahrkartenverkäufer.

Im Zug war es angenehm warm, die Abteile wurden mit einem Ofen geheizt, worüber wir sehr verwundert waren. Unsere kleine Zugschaffnerin — diese konnte allerdings sehr gut deutsch sprechen — kontrollierte die Fahrkarten. So hatten wir schnell Freundschaft geschlossen. Wir erzählten ihr, weshalb wir in Budapest sind. Sie gab uns gern Auskunft über ihre Pioniereisenbahn. Sommer wie Winter ist diese in Betrieb und hat schon viele Gäste an die herrlich gelegenen Ausflugsziele gebracht. Fast jede Station hat einen Bahnhof mit einem Kaffee oder einem Restaurant. Die Fahrstrecke beginnt am oberen Bahnhof auf dem Berg (Szechenyi Hegy) und ist in mehrere Abschnitte eingeteilt. An der vorletzten Station wurde auf den Gegenzug gewartet. Schnell waren Pioniere dabei, Fotos zur Erinnerung zu machen. Abzeichen vom DMV und des Ungarischen Pionierverbandes wurden ausgetauscht. Die Fahrt ging dann der Endstation entgegen. Dort angekommen, hieß es Abschied nehmen von den überaus freundlichen Jungen Pionieren.

Wir haben es sehr bedauert, daß die Fahrt durch den herrlichen Herbstwald, den wir in seiner ganzen Farbenpracht bewundern konnten, so schnell zu Ende war. Unsere beiden Pioniere wünschten uns noch einen angenehmen Aufenthalt in Budapest und wir ihnen weitere Freude und „Gute Fahrt“ mit ihrer Pioniereisenbahn. **Ingeborg Hauschild**



Zug zu erwarten. Er ist nämlich gleichzeitig hier Stationsvorstand.



KLEINE TIPS — GROSSE WIRKUNG

Modelleisenbahnanlage mit oder ohne Bildkulissen?

Kurze Anleitung zur Selbstherstellung

Es gibt Dinge im Leben, die nur bedingt benötigt werden. So verhält es sich auch mit Bildkulissen für Modellbahnanlagen. In meiner Einleitung ziehe ich bewußt einige Bilder aus dem Anlagenbuch 1964 von Klaus Gerlach an, da man dort die besten Studien machen kann.

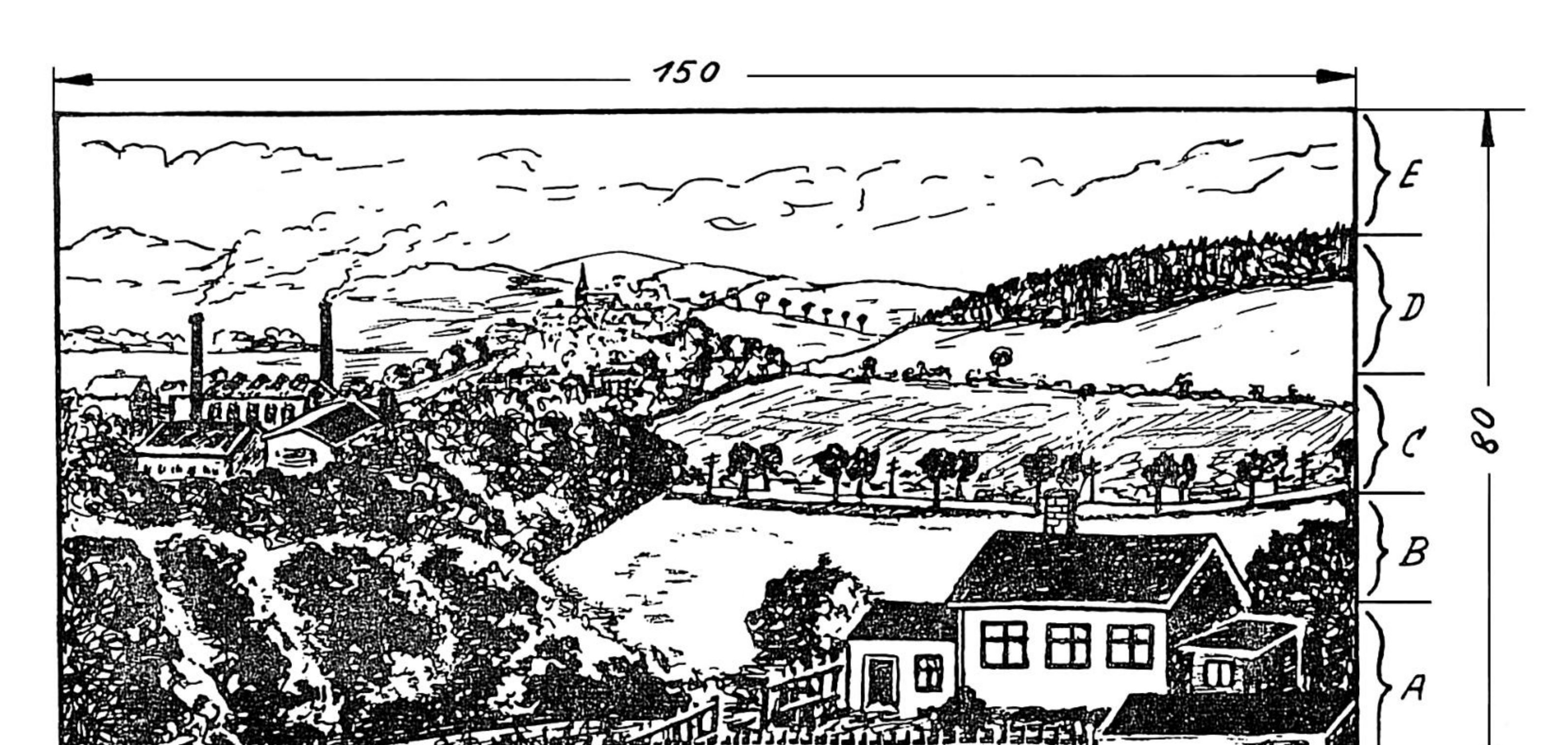
Nicht immer sind also Bildkulissen erforderlich, z. B. auf Anlagen, die an sich schon hohe Aufbauten haben, wie Gebirgsmotive und ähnliche — A. B. 1964, Bild 8 b, 63 a, 97 b. Dort aber, wo das Anlagengesamtbild durch abstrakt wirkende Zimmerwände, oder gar Möbelstücke bzw. Gardinen gestört wird, ist der beste Ausgleich die Bildkulisse — A. B. 1964, Bild 19 a/b, 59 a/b, 78 b, 96 a/b/c und die Fotos 1 und 2.

Wenn wir Modelleisenbahner bestrebt sind, neben vorbildgerechten Bahnanlagen auch die Landschaftsgestaltung der Natur nachzubilden, kommen wir in den meisten Fällen nicht umhin, zumindest an bestimmten Stellen der Anlage Bildkulissen anzubringen.

Die Bildkulisse gehört somit in vielen Fällen zu einem Teil der Geländegestaltung und trägt wesentlich dazu bei, das an sich gute Landschaftsbild der Gesamtanlage perspektivisch und damit wirklichkeitsnah zu sehen. Man betrachte einmal näher die Bilder 82 a, 84 a, 89 b, 92 a und 94 a/b im oben erwähnten Anlagenbuch 1964. Erst dann, wenn das aufgebaute Gelände der Anlage und die Kulisse, möglichst als Teilausschnitt eines bekannten Motives, ein aufeinander abgestimmtes Gesamtbild ergeben, hat man den Eindruck, die Umwelt im kleinen vor sich zu haben. Es gibt viele Modelleisenbahner, die eine hervorragende Geländegestaltung beherrschen, aber wenige, die sich an die Fertigung einer Kulisse, die obigen Forderungen annähernd gerecht wird und sei sie noch so einfach, heranwagen.

Mit diesen Zeilen beabsichtige ich, allen Freunden, die das Malen von Bildkulissen erlernen möchten, meine bisher gesammelten Erfahrungen mitzuteilen. Ich bin überzeugt, daß wenigstens 20% derjenigen, die ihr Können schon oft auf anderen Gebieten der Modellbahnbeschäftigung unter Beweis gestellt haben, dazu in der Lage sind. Allerdings ist eine gewisse Veranlagung die Voraussetzung des Gelingens.

Zuerst möchte ich den Begriff Perspektive, wie er hier in Frage kommt, an Hand eines Beispiels und einer Phantasielandschaftsskizze erläutern. Wenn man einen langen, geraden Schienenstrang der großen Eisenbahn betrachtet, hat man den Eindruck, daß die Spurweite der Schienen immer enger wird, je mehr sich diese entfernen und am Ende zu einem Punkt vereinen. So ist es mit allen Gegenständen, die man gleichzeitig mitsieht. Ein Bahnwärterhaus, das ganz in der Nähe steht, erscheint noch klar und in seiner natürlichen Größe, ein etwa 200 m entferntes, gleiches Haus nur noch unklar und in etwa der halben Größe. Das Beispiel dürfte genügen. Nun kommt es darauf an, dieses perspektivische Sehen, das **jedem** Menschen eigen ist, durch stetes Üben auf Papier



A = Vordergrund = Einzelheiten klar, deutlich, genau, Farben kräftig
B = Nahe Entfernung = Einzelheiten kleiner, mäßig, klar, Farben noch kräftig
C = Mittlere Entfernung = Einzelheiten noch kleiner, undeutlich, Farben leicht aufgetragen
D = Weite Entfernung = Einzelheiten nicht erkenntlich, Farben verschwommen
E = Himmel = bläulich mit Wolkenbildung

zu bringen. Das Üben beginnt, wie immer, im kleinen, in diesem Falle erst einmal schwarz-weiß. Da wir wissen, daß sich alles in der Perspektive der Entfernung entsprechend verkleinert, teilen wir das in das Gesichtsfeld fallende Gelände ein. Ich habe ein Schema ausgedacht, mit dem man als Hilfsmittel gut auskommt:

a) **Vordergrund**
Hier sieht man alle Einzelheiten aus nächster Nähe, klar umrissen. Das muß auch auf dem Bild zum Ausdruck kommen, indem man alle Gegenstände deutlich und exakt aufmalt, z. B. Fenster an den Häusern, Zäune, Lebewesen, Bäume, an denen man sogar Zweige und Blätter erkennen kann.

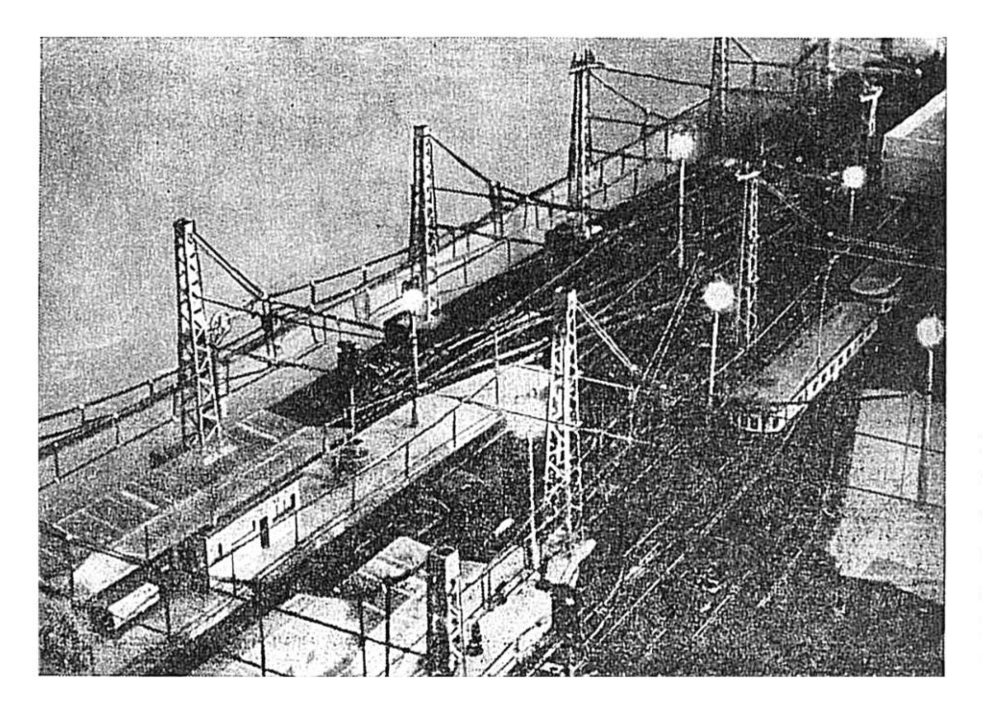
b) **Die nahe Entfernung** entspricht einem Gesichtsfeld aus nächster Nähe bis etwa 100 m. Alles wirkt kleiner, aber noch klar. Die Umrisse auf dem Bild müssen dünner, leichter gezogen werden.

c) **Die mittlere Entfernung,** von 100 bis 500 m, läßt Einzelheiten an Gebäuden und sonstigen Gegenständen nicht mehr deutlich erkennen, auch auf dem Bild müssen diese kleiner gezeichnet werden.

d) **Die weite Entfernung** reicht von 500 m bis zum Horizont. Das menschliche Auge erkennt nur noch schwer die Gegenstände, wie Gebäude, Höhenzüge, Waldkulissen usw. Man deutet deshalb auf dem Bild nur leicht und etwas verschwommen die Umrisse an. Eine Ausnahme macht der Tannenwald, er hebt sich auch in weiten Entfernungen noch gut ab.

e) Der Himmel soll auf dem Bild mit leichter Wolkenbildung durchsetzt werden.

Eine Schwarz-weiß-Kulisse wird nicht immer genügen, bei Kleinanlagen aber, wenn sie störende Raumgegenstände oder kahle Zimmerwände verdeckt, ist sie immer noch besser als gar keine. Auf

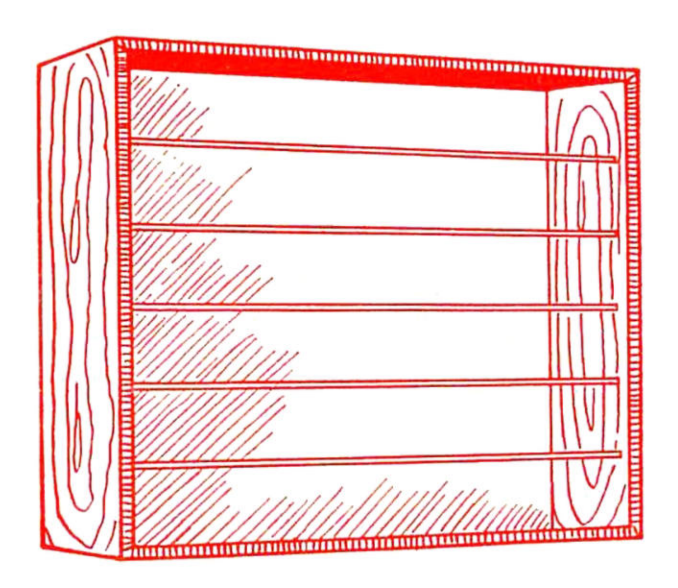


Die schöne Anlage würde noch besser wirken, wenn statt der kahlen Wand eine schöne Landschaftskulisse vorhanden wäre

einem Schwarz-weiß-Foto wird sie sich sogar recht gut ausmachen.
Bei Farbkulissen kann man das gleiche Einteilungsschema anwenden. Die Farbgebung erfordert allerdings etwas mehr Übung. Hier kommt es auf die Farbtönung an. Für den Vordergrund dicke, fette, kräftige Farben, je weiter entfernt, desto leichtere.
Wer Glück mit den ersten Versuchen hatte, wird sicherlich auch Gefallen am Farbbild finden und das farbige Malen von Bildkulissen bei genügend Farbsinn und Phantasie bald erlernen. Ein Kulissenbild soll kein künstlerisches Werk für eine Gemäldegalerie darstellen, sondern nur unseren Zwecken genügen. Ich würde mich freuen, von recht viel Modellbahnfreunden zu erfahren, ob sie es geschafft haben. **K. We...**

Die Modellbahn-Vitrine

Mit dem heutigen Beitrag möchte ich die Modelleisenbahner ansprechen, die ihre Anlagen in bezug auf rollendes Material und Zubehör überladen haben. Aus eigener Praxis möchte ich sagen, daß jeder MEB (Modelleisenbahner) versucht, alles Neue, was es auf dem Markt gibt, auf seiner Anlage unterzubringen. Wie sieht es dann aber in der Praxis aus: Auf einer kleineren bzw. mittleren Modellbahnanlage sind die Bahnhofs- und Rangiergleise mit Lokomotiven, Wagen und kompletten Zügen vollgestellt. Es entsteht der Eindruck eines Großbahnhofes statt eines Bahnhofes mit mittlerem Zugverkehr. Das gleiche trifft auch für das Zubehör zu. Auf einer Straße von etwa 40 cm stehen etwa 10 Fahrzeuge (am liebsten alle, die die Produktion herstellt). Was nun tun? Ich habe mir aus Sperrholz, Hartfaserplatte und Glasböden eine Modellbahn-Vitrine gebaut. Die Länge und Höhe der Vitrine beträgt 90 cm. Der Abstand der einzelnen Glasscheiben voneinander beträgt 8 cm. Ich stellte mir eine große Vitrine her für das rollende Material und eine kleinere für das Zubehör, etwa 30 cm lang. Ich denke hierbei besonders an die Erzeugnisse der PGH Eisenbahn-Modellbau Plauen und des VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz. Um den Wert



einer solchen Vitrine noch zu erhöhen, habe ich kleine Schildchen der Baureihenbezeichnung vor die Lokomotiven gestellt, das gleiche trifft auch für die Wagen- und übrigen Fahrzeugtypen zu. Durch den Bau einer solchen Vitrine kann ich mir dann die Fahrzeuge auf die Anlage stellen, die ich für den jeweiligen Zugbetrieb brauche. Am Rande möchte ich noch erwähnen, daß die Vitrine eine schöne Sache für den Modellbahnsammler ist.

P. Malossek

AUS EINEM BARKAS B 1000 WIRD EIN ROBUR - LKW FÜR TT

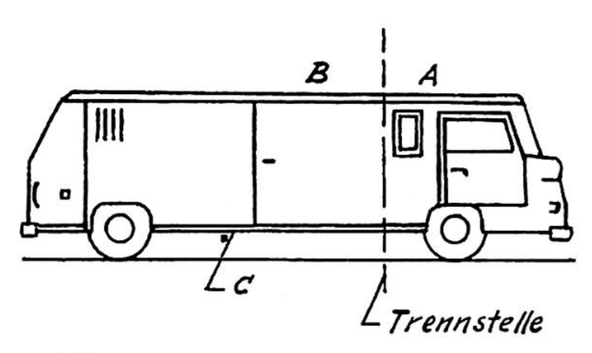


Bild 1: Barkas B 1000
A) Fahrerhaus, ohne Änderung
B) Wagenkasten, der evtl. Verwendung findet.
C) Chassis, ohne Änderung

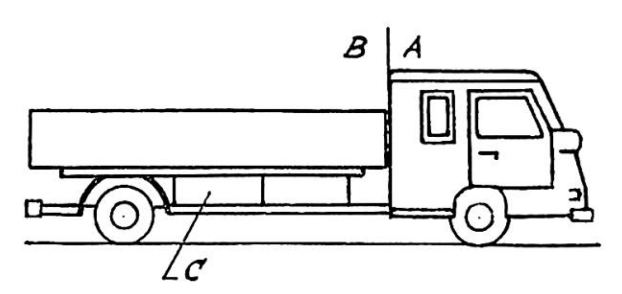


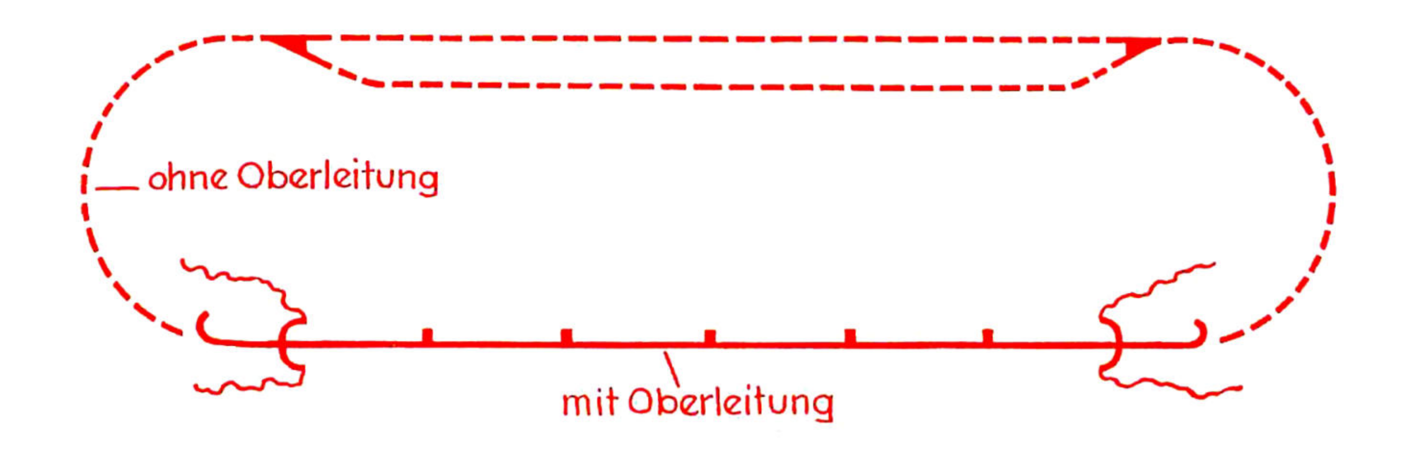
Bild 2: Fertiger Robur-TT-LKW
A) Fahrerhaus w 1/A
B) neugebauter Wagenkasten
C) Zwischenteile aus Resten von 1/B

O. M. 1/65 Wr.

Das „Signal“ konnte mir schon mehrfach helfen, meine TT-Anlage zu vervollständigen. Als Dank und Revanche möchte ich nunmehr selbst eine kleine Bastelei allen Freunden unseres Hobbys weitergeben.
Auf meiner TT-Anlage fehlen leider — außer dem „Wartburg“ — die sonst noch nötigen Straßenfahrzeuge in TT. Da sich auf meiner Anlage eine Baustelle befindet, suchte ich solange, bis ich unter dem Fahrzeugangebot für H0 einen entsprechenden Wagen fand, aus dem ich einen TT-LKW umbauen konnte. Meine Wahl fiel auf den Barkas B 1000. Wie die Skizzen zeigen, ist der Umbau nicht allzu schwer, bedarf aber einiger Erläuterungen. Zuerst trennte ich alle Teile vorsichtig — das Laubsägeblatt kann heiß werden und festklemmen! — auseinander. Das Hinterteil wird an sich nicht mehr gebraucht, es sei denn, man fertigt von ihm einige Teile für den neuen Wagenkasten an. Das Vorderteil (Fahrerhaus) feilte ich an den Schnittflächen glatt. Dann fertigte ich aus Millimeterholz (bzw. aus dem Hinterteil) die Rückwand zum Fahrerhaus, an die ich den schon vorhandenen Fenstereinsatz anbrachte. Dabei kam mir die zweite Wand des Fenstereinsatzes als verglastes Rücksichtfenster zugute. Die Rückwand wurde dann mittels Duosan angeklebt. Nach dem Trocknen bearbeitete ich diese mit feinem Schmirgelpapier und strich dann das Fahrerhaus mit einer beliebigen Ölfarbe (nicht Nitro) an und klebte es mittels Kunststoffkleber wieder auf das Chassis. Nun baute ich mir einen Kasten, dem ich unten zwei schmale Leisten, aus dem alten Hinterteil gefertigt, anklebte, und fertig war die Ladefläche des Robur-TT-LKWs. Diese wird ebenfalls mit der gleichen Ölfarbe gestrichen und auf das Chassis des ehemaligen B 1000 geklebt. Dieses Fahrzeug nimmt sich sehr gut auf der Anlage aus. Nachdem mir diese erste „Produktion“ gelang, fertigte ich noch mehrere Typen an. So entstand nach Kürzung des Chassis eine Zugmaschine für einen Sattelschlepper, aus dem wiederum ein Langholzwagen gefertigt werden konnte. Ein kleiner Kasten auf das Original-Chassis erbrachte einen Kofferwagen. Auf diese Art können fast alle Typen von Robur nachgebildet werden, mit dem Vorteil der Einhaltung des TT-Maßstabes.
Ich möchte meine Erfahrungen nicht als ein Geheimnis behalten, sondern möglichst viele TT-Freunde damit bekannt machen. Für Rücksprachen stehe ich jederzeit bereit. Meine Anschrift ist: 5034 Erfurt-Hochheim, Mühlgraben 11. Und nun viel Freude beim Nachbau!

Harry Schletter

Die fahrplanmäßige Nr. 14/1965 des Signal's erhalten Sie Ende August in Ihrem Fachgeschäft!



OBERLEITUNG *Einmal anders*

Als langjähriger Modelleisenbahner habe ich die Erfahrung gemacht, daß ein Oberleitungsbetrieb beim Betrachter immer Bewunderung hervorruft. Interessant ist hierbei die Funktion des Fahrbügels, wie sie bei Brückendurchfahrten arbeiten. Es ist sinnentstellend, wenn wir uns eine E-Lok kaufen, die jetzt vom Fachhandel in verschiedenen Baureihen angeboten werden, und keine Oberleitung dafür vorsehen. Ich habe mir dabei auf folgende Weise geholfen. Damit ich nicht auf der gesamten Anlagenplatte den Fahrdraht verlegen muß, habe ich kurz vor der Tunnelausfahrt ein sogenanntes „Anlaufstück" in Kurvenform montiert, das die Bügel der Lok nach unten drückt und dann am Fahrdraht weiter schleifen läßt. Das gleiche Stück baute ich dann kurz nach der Tunneleinfahrt wieder ein, damit die Bügel langsam in die freie Stellung gelangen. Für das Auge ist jedenfalls eine vollständige Oberleitung sichtbar. Diese Art von Oberleitung ist in den meisten Fällen anwendbar, da auf den Heimanlagen häufig Tunnel anzutreffen sind. Erwähnen möchte ich noch, daß auf diese Art kein unabhängiger 2-Zug-Betrieb möglich ist. Die E-Lok nimmt also den Strom von den Rädern, genau wie die Dampflokomotive. **P. Malossek**

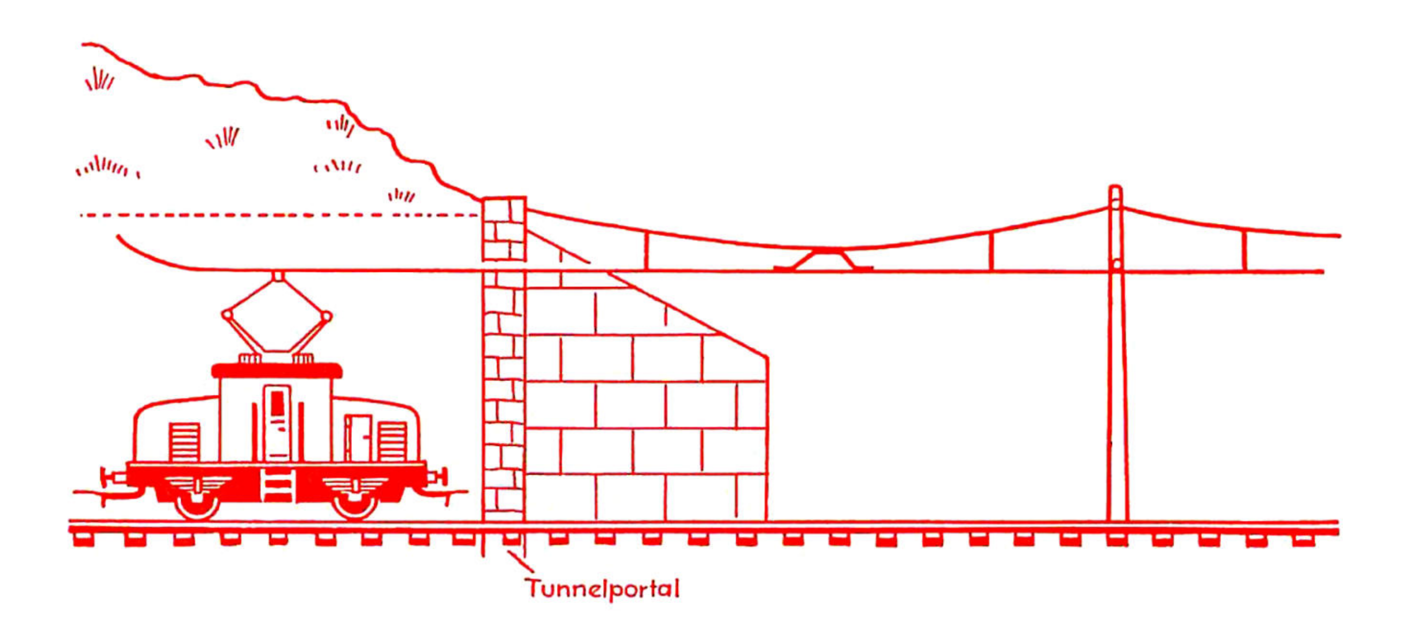


Bild 1: Gleisplanskizze für den Bau einer Teilstrecke für Oberleitung

Bild 2: Seitenansicht der Oberleitung mit „Anlaufstück"

LICHTRANGIERSIGNAL Ra 6 - Ra 9 in HO

Es ist hinreichend bekannt, daß die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn nicht nur Erwachsenen vielerlei Kenntnisse vermittelt, sondern auch unserem jugendlichen Berufsnachwuchs auf vielen Gebieten förderlich ist. Am Beispiel seiner Entwicklung eines Licht-Rangiersignals soll stellvertretend für viele gezeigt werden, welche Anregungen unser **14jähriger Modellbahnfreund Ralph Lüderitz, Weißenfels,** aus dem Modellbahnbetrieb gewonnen hat.

Er schreibt u. a.: „Im „Signal“, Heft 9/1964, wurde ein Rangier-Form-Signal zum Selbstbau beschrieben. Da ein solches im Handel nicht erhältlich ist, muß man sich selbst helfen. Zum Verdruß der Lichtsignalfreunde verhält es sich ebenso mit einem **Lichtabdrücksignal.** Ich entschloß mich daher, dieses zu entwerfen. Im großen und ganzen gesehen hatte ich auch Erfolg. Zunächst das Material: 1 Mast aus einem Dietzel-Formhauptsignal, von dem sämtliche Halterungen entfernt werden; 12 Kleinstlampen wie in Dietzelsignalen (nach Verbesserung nur 10 notwendig — K. We.); schwarze Pappe bzw. dünnes Blech; schwarzes Fotopapier; etwas Kupferlackdraht zur Verbindung der Lampen; dünner, isolierter Draht für die Zuleitungen; Duosan und Lötzeug.

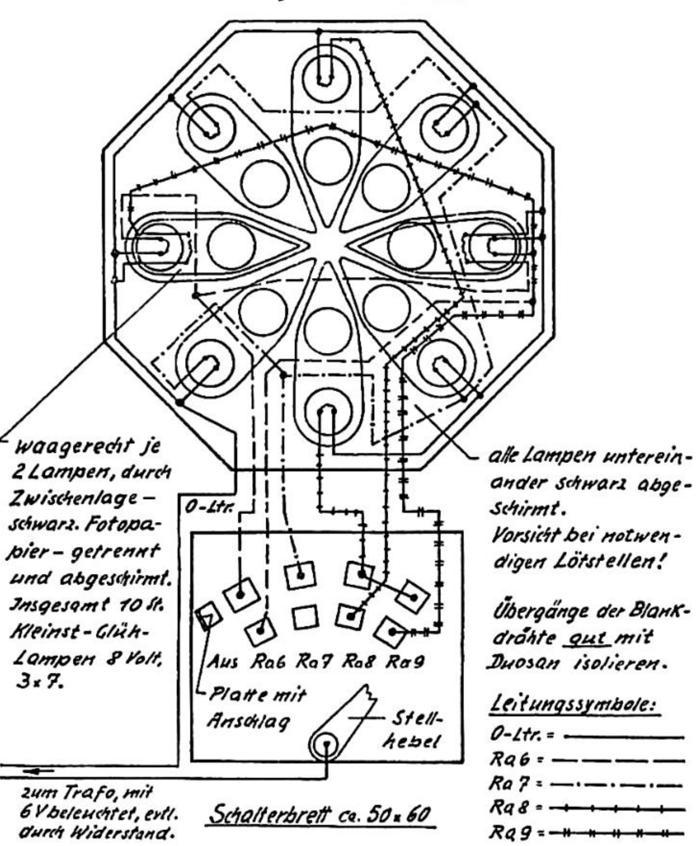
Seine weiteren Darlegungen geben wir mit geringen redaktionellen Änderungen wieder:

Das Signal hat die Form eines gleichmäßigen Achteckes, 7×10 und 9 mm breit. Es besteht aus zwei Signalschirmen — am besten aus Pappe — mit den für die Signalbilder entsprechenden 12 Bohrungen, einem zum Achteck geknickten Verbindungsrahmen aus Zeichenkarton, 9×74 mm und den Abschirmrippen aus Fotopapier für die Lampen. Die Breite von 9 mm muß unbedingt eingehalten werden, da gemäß Zeichnung für das Signalbild Ra 6 „Halt“ 2 Paar Lampen — je 3×6 — nebeneinander im Signalkörper, unter Berücksichtigung des Platzes der Verdrahtung, untergebracht werden müssen. Das Zusammensetzen des Signalkörpers und das Einlegen der Lampen kann auf verschiedene Art geschehen. Am einfachsten geht es, wenn wir e i n e n Schirm mit dem Rahmen mit Duosan zusammenkleben und trocknen lassen, danach die Abschirmstreifen für die einzelnen Lampen — 8 sternförmige, 1 Zwischenstreifen bei Ra 6 — einkleben und sämtliche 10 Lampen einlegen und leicht mit Duosan ankleben. Dabei ist zu beachten, daß die feinen Drähte für die anschließende Verdrahtung und Verlötung — die sehr vorsichtig erfolgen muß — nach außen gelegt werden. Der Gefahr eines Kurzschlusses muß trotz der Enge dadurch vorgebeugt werden, daß man die blanken Drähte, ähnlich wie in Dietzelsignalen, gegeneinander r e i c h l i c h mit Duosan isoliert. Nachdem die gesamte Verdrahtung einschl. Zuleitungsdrähte erfolgt und die Kurzschlußprüfung negativ verlaufen ist, wird der zweite Signalschirm so aufgeklebt, daß er bei einem evtl. Lampendefekt leicht abgenommen werden kann. Nach dem Verfahren von Ralph Lüderitz werden zuerst die Lampen auf den Signalschirm aufgeklebt, 8 auf einen und 2 (Doppellampen für Ra 6) auf den anderen. Nach dem Einlegen der Abschirmstreifen und dem Verdrahten wird der Deckmantel (Verbindungsrahmen), der vorher aller 7 mm eingeritzt und gebogen ist, auf dem Mast und unten an den Schirmen festgeklebt und umgelegt. Über dessen Befestigung schreibt er: „An der Nahtstelle bringen wir an jeder Seite eine Öse aus dünner Pappe an, durch die wir einen Stift — 1 mm ∅, 5 mm lang — stecken. Durch dessen Entfernung kann der Deckmantel aufgeklappt und defekte Birnen ausgewechselt werden.“ Beim Anbringen der Signalschirme ist noch zu beachten, daß das Signalbild auf der Rückseite mit

Modell-Licht-Rangiersignal

Ra 6-9 (H0)

Schaltung und Anschlüsse



Leitungssymbole:

0-Ltr. =

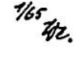
Ra 6 =

Ra 7 =

Ra 8 =

Ra 9 =

Maßstab: Schalter = o.M.
Signal = übersichtshalber in Originalzeichg. M 6:1



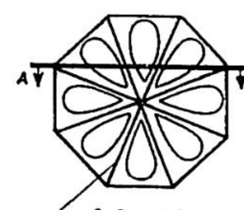
Licht-Rangiersignal Ra 6 - Ra 9 (H0)

Maße und Erläuterungen

Signalbildseite für Vorder- und Rückansicht

1
6
2
8
20
1 mm Pappe

Lage u. Abschirmung der Lampen



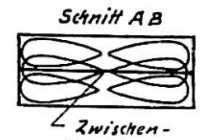
8-fach, bis zur Mitte geklebtes Schwarzpapier

Verbindungsrahmen



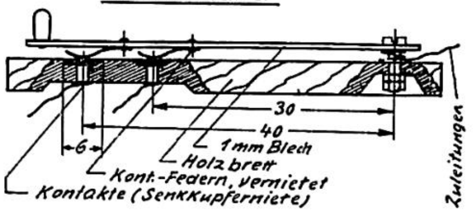
Zeichenkarton

Schnitt AB



Zwischen-Abschirmung für Doppel-Lampen

Sonderschalter



SCHMALSPURBETRIEB

dem der Vorderseite identisch ist, so muß z. B. das Signalbild Ra 7 mäßig schnell abdrücken, auf jeder Seite **schräg von rechts oben nach links unten** zeigen. Über die Stromversorgung wäre noch folgendes zu sagen, daß es zur Schonung der Kleinstglühlampen 8 V und Vermeidung allzu grellen Lichtes ratsam ist, nur mit 6 V zu speisen. Wo diese Spannung auf einem Trafo nicht abgegriffen werden kann, muß ein Widerstand dazwischen geschaltet werden. Das eigentliche Signal wäre nunmehr fertig. Um die 4 benötigten Signalbilder anzeigen zu können, ist ein Spezialschalter selbst anzufertigen. In der Skizze habe ich einen solchen nach den Angaben des Modellbahnfreundes Lüderitz gezeichnet. Seine Funktion und die Schaltung der einzelnen 4 Signalbilder ist darauf zu erkennen. Bei Stellung des Stellhebels auf Ra 6 brennen alle 4 waagerechten Lampen, bei Stellung Ra 7 alle 4 Lampen im schrägen Kreuz, bei Stellung Ra 8 die beiden senkrechten Lampen, bei Ra 9 je eine waagerechte, rechts oder links und die untere senkrechte. Diese Schaltung gewährleistet, daß tatsächlich auf beiden Seiten des Rangiersignals auf den richtig durchbohrten Signalschirmen das vorschriftsmäßige Signalbild jeder Stellung zu sehen ist. Soweit der Hauptinhalt der Idee des 14-jährigen Modellbahnfreundes Ralph Lüderitz. Wir schließen uns seinem Wunsche gern an, daß die Bauanleitung vielen Freunden Anregungen und Freude beim Selbstbau dieses Licht-Rangiersignals gibt. K. We.

Man nehme . . .

das gleiche Besteck wie bei den letzten Umbauten nebst folgenden Zutaten:

2 Stück Abteilwagen mit oder ohne Bremserhaus vom VEB Piko, stets aber zwei gleiche.

4 Stück Schwanenhalsdrehgestellblenden von der Fa. Herr, KG., Berlin. Sollten diese im Facheinzelhandel nicht erhältlich sein, wenden Sie sich bitte direkt an obengenannte Firma.

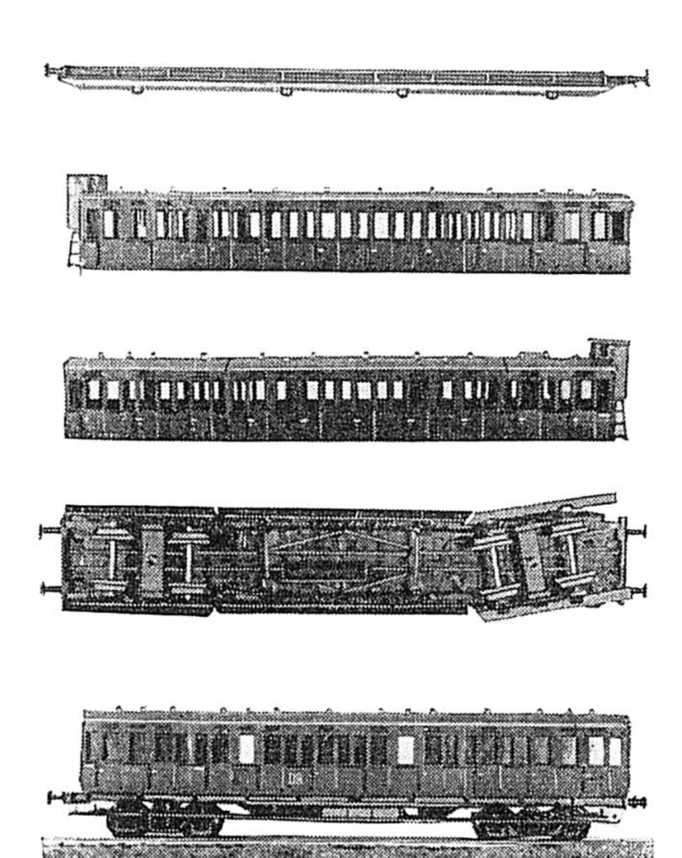
Einige Abfallstücken Plastmaterial, Messingblech 1,0 mm, etwas gelbes Papier und 2 Schrauben mit Mutter M 2 × 30.

Diese Materialien werden nach dem folgenden Rezept gemischt und ergeben dann einen 4achsigen Abteilwagen der ehemals sächsischen Staatsbahnen. Vorher jedoch noch eine Preisangabe für den Umbau. Kosten für Wagen mit Bremserhaus: 12,40 MDN. Kosten für Wagen ohne Bremserhaus: 10,60 MDN. Die Bauzeit des Wagens beträgt ca. 12 Stunden. Doch nun genug der langen Vorrede und frisch ans Werk. Als erstes werden wie üblich beide Wagen zerlegt. Nach dem Ausbauen der Achsen und dem Entfernen der Senkschrauben läßt sich das Wagenoberteil abheben und der Fenstereinsatz herausziehen. Das Zerlegen des Fahrgestells geschieht in der üblichen Art und Weise. Danach wird, wenn der Wagen mit Bremserhaus gebaut werden soll, von einem Wagen dieses entfernt und die Stirnwand herausgeschnitten. Dasselbe geschieht am anderen Oberteil mit der Rückwand ohne Bremserhaus. Beim Bau des Wagens ohne dieses wird einmal die Handbremsseitenwand und einmal die Wand mit den Aufstiegstritten herausgeschnitten. Anschließend daran werden die Schnittstellen vom Grat gesäubert und plangefeilt. Sind beide Teile gut befeilt, kleben wir diese sauber zusammen und richten diese auf einer Glasplatte so auf, daß der Wagenkasten weder in der horizontalen noch in der vertikalen Richtung durchgebogen ist. Während nun unser Oberteil durchtrocknet, wenden wir uns den zerlegten Fahrgestellen zu. Von den Wagenböden entfernen wir durch Abheben mit dem Schraubenzieher die Gaskessel und schneiden danach die Achslager weg. Anschließend werden die Schnittstellen sauber befeilt. Von einem Fahrgestell wird an der Handbremsseite 6,5 mm einschließlich Pufferbohle, beim anderen nur die Pufferbohle der ent-

gegengesetzten Seite abgetrennt. Danach kleben wir an den Seiten ohne Bohlen das Fahrgestell zusammen. Diese Arbeit auf einer Glasplatte durchführen und darauf trocknen lassen. In der Zwischenzeit ist das Oberteil durchgetrocknet und wir können die glasklaren Einsätze nach dem Anpassen an das neue Wagenkasteninnenmaß probeweise einsetzen. Bevor wir diese jedoch festkleben, schneiden wir uns aus steifer Pappe oder ähnlichem einen Streifen mit den Längs- und Höhenmaßen des Glaseinsatzes. Auf diesen einen Streifen gelbes Papier mit den gleichen Abmessungen auflegen, hinter die Fenster halten und mit einem Bleistift, ca. 0,5 mm, neben den Fensterstegen die Umrisse der Fenster aufzeichnen und die entstandenen Rechtecke ausschneiden. Den nun entstandenen Streifen kleben wir sauber hinter die Fenster. Danach wird der Glaseinsatz fest eingeklebt. Nur die oberen zylindrischen Nippel mit Leim bestreichen! Nun wäre der Wagenkasten schon fertig. Was nun folgt, betrifft nur noch das Fahrgestell. Dazu fertigen wir aus 0,8—1,0 mm starkem Messingblech eine neue Gewichtsplatte von 29 mm Breite an. Die Länge (ca. 78 mm) ergibt sich aus dem Innenmaß des Wagenkastens. Etwa 5 mm vom Ende der Gewichtsplatte bohren wir beiderseitig ein Loch von 2,1 mm ⌀, legen die Gewichtsplatte so auf das Fahrgestell, daß an der Nichthandbremsseite ein Abstand von 2 mm bleibt und bohren diese beiden Löcher auch in das Fahrgestell und verschrauben beide Teile mit Schrauben und Muttern M 2. Nun wird das Oberteil aufgesetzt, die Auflagepunkte der Befestigungsstempel werden angerissen, die Gewichtsplatte wird dort mit Bohrungen 3,5 mm ⌀ versehen.

Im Fahrgestell werden diese Bohrungen jedoch nur 2,1 mm stark ausgeführt. Im Abstand von 23,5 mm von den Pufferbohlen, genau in der Wagenlängsmitte, bringen wir noch eine Bohrung von 2,1 mm ⌀ an. Durch diese Bohrungen werden später die Drehzapfen geführt. Als nächstes wenden wir uns dem Bau der Drehgestelle zu. Aus Plastabfällen fertigen wir uns zwei Vierkantstücken, 23 mm lang, ca. 4—4,5 mm stark und 4 mm breit an. Diese Teile kleben wir nun, je eins, zwischen zwei Drehgestellblenden als Querträger. Diese Arbeit möglichst auf einer Glasplatte ausführen. Dazu erst den Querträger auflegen und dann die Blenden so ankleben, daß die obere Kante der Blenden auf der Platte plan aufliegt. Noch zwei weitere Streifen von 2 mm Stärke, der Breite des nun montierten Drehgestells als Länge und 4 mm Breite müssen wir uns anfertigen. Diese werden nach dem Trocknen der Drehgestelle über Querträger und Blenden geklebt. Im genauen Mittelpunkt der Querträger wird eine Bohrung von 2,1 mm ausgeführt. Aus den vorhandenen Achslagerbrücken der zweiachsigen Wagen schneiden wir uns die Enden mit der Spitzenlagerung ab und kleben diese in die Achsbohrungen der Drehgestellblenden. Danach setzen wir die Achsen in die Drehgestelle ein. Haben wir sauber gearbeitet, laufen diese jetzt einwandfrei. Nun befestigen wir die Drehgestelle mit je einer Schraube M 2 × 30 und Mutter M 2 am Wagenboden. Als nächstes kann der Wagenkasten aufgeschraubt werden. Die den Wagen beiliegenden Trittbretter werden nun vom Spritzling sorgfältig getrennt und nach rechten und linken Seiten sortiert. Dann schneiden wir von je einem dieser ein Stück mit folgendem Längenmaß ab. Längenmaß: 2 mm vor der Pufferbohle bis zu 3 mm hoch nach Drehgestell-Hinterkante. Diese Teile werden nun auf beiden Seiten so an das Drehgestell geklebt, daß die Trittbretter genau auf den Achslagern aufliegen. Überhang des Trittbrettes siehe oben, genau einhalten. Nachdem dies bei beiden Drehgestellen geschehen ist, verbinden wir die Trittbrettenden auf der Pufferbohlenseite noch mit einem querliegenden Plaststreifen in Trittbrettstärke und setzen mit einem beiderseitigen Abstand die noch fehlenden Stücke unter den Rahmenlängsträger.

Zum Abschluß werden noch die Gaskessel unter dem Wagen (auf jeder Seite einen, diagonal versetzt) geklebt und



fertig ist der neue 4achsige Abteilwagen. Die Kupplungsaufhängung kann jeder nach seinem Geschmack vornehmen. Vergessen wir aber nicht, das zweite DR und die sonstige doppelte Beschriftung zu entfernen. Dazu eignen sich ein Radierpinsel oder Terpentin.

Nun können wir wieder einen neuen Wagen in Dienst stellen, den uns die Industrie in absehbarer Zeit nicht bescheren wird. Sonst wäre es doch schon geschehen, zumal diese Wagen im Raum Zwickau, Karl-Marx-Stadt und Leipzig noch viel zu sehen sind. Ein Zug aus einem Wagen mit Bremserhaus und zwei Wagen, ohne diesem bespannt mit einer Lok der BR 75 der Firma Gützold, geben einen wundervollen Old-Timer-Personenzug ab. Bis zum nächsten Mal wünscht gute Fahrt Ihr Mimer

Bild 1: Wagenboden mit Gewichtsplatte
Bild 2: Wagenkasten – linke Seite
Bild 3: Wagenkasten – rechte Seite
Bild 4: Wagenfahrgestell, komplett, Unterseite
Bild 5: Fertiger Wagen ohne Bremserhaus

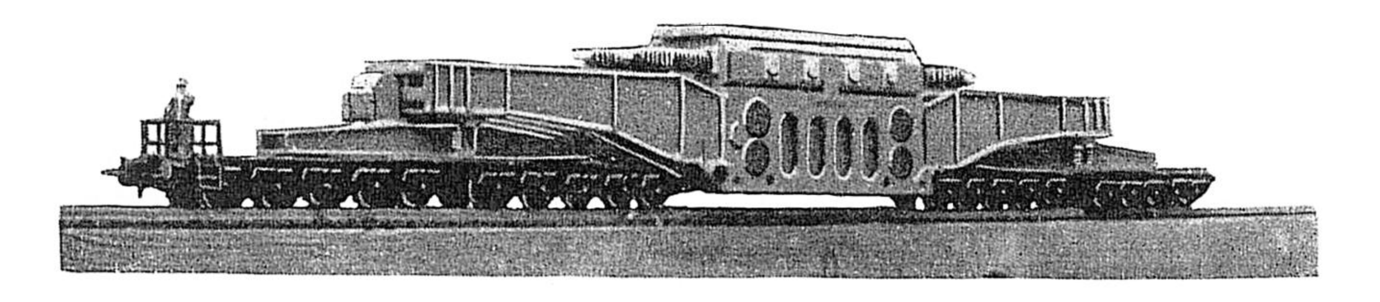
VORBILD ODER MODELL?

Ein originalgetreuer H0-Schwerlast-Tiefladewagen

Der Erbauer dieses Fahrzeuges, Modellbahnfreund Gerhard Rychlick aus Roitzsch bei Bitterfeld, Karl-Marx-Straße 18, gehört zu den wenigen Modelleisenbahnern, die befähigt sind, das rollende Material unseres großen Vorbildes so geschickt und originalgetreu nachzuahmen, daß man bei einer bildlichen Gegenüberstellung Original und Modell kaum voneinander unterscheiden kann. Man vergleiche das hier gezeigte Bild des Modells mit dem des Vorbildes im „Modelleisenbahner“ 12/1964, und man wird mehr als erstaunt sein.

Gerhard Rychlick baute nur nach diesem Foto, sein Werk ist ausgezeichnet gelungen. Es handelt sich um einen Schwerlast-Tiefladewagen mit einer Tragfähigkeit von 220 t für den Transport von Transformatoren, mit vier 5achsigen Drehgestellen, erbaut von MAN Nürnberg.

Der H0-Modellwagen hat eine ausgezeichnete Schienenlage. Der Bau erfolgte nach eigenen Berechnungen und Bauzeichnungen. Im nächsten Heft unseres Informationsdienstes „Das Signal“ werden wir eine genaue Beschreibung mit Bauanleitung veröffentlichen. Wir sind der Meinung, daß dadurch mancher Modellbahnfreund angeregt wird, dieses außerordentlich schöne, interessante Fahrzeug nachzubauen. **K. We...**



KRITISCH-optimistisch

Wie soll es weitergehen?

Ein Messebummel zur Leipziger Herbstmesse 1964 im Spielwaren-Messehaus Petershof ließ vor dem Stand des VEB Piko, Sonneberg, die Herzen aller Modelleisenbahnfreunde und solcher, die es einmal werden wollen, höher schlagen. Das Kollektiv dieses Betriebes hatte in einer relativ kurzen Entwicklungszeit etwas auf die Beine gestellt, was sich sehen lassen kann.

Die kleinste Modelleisenbahn-Baugröße — Spur N — war geboren. Um aber auch in kürzester Zeit dieses Erzeugnis im Angebot des Handels erscheinen zu lassen, wurden Verhandlungen mit dem Betrieb über einen Vertragsabschluß noch für das IV. Quartal 1964 geführt. Das Vertragsangebot wurde dem VEB Piko noch während der Messe übergeben. Der Handel stellte gleichzeitig die Forderung, daß außer der kompletten Anlage, zur Erweiterung und zur Erhöhung des Spielwertes entsprechendes Weichenmaterial, Trenn- und Schaltgleise entwickelt und gefertigt werden müssen. Diese berechtigte Forderung konnte jedoch im IV. Quartal 1964 durch Abschluß eines Vertrages noch nicht ihren Niederschlag finden. Demzufolge wurde sie in Form eines Vertragsangebotes für das 1. Halbjahr 1965 erneut an den Betrieb herangetragen. Der VEB Piko reagierte darauf so, daß er solche Erweiterungsteile vertraglich nicht bestätigte und dies mit Entwicklungs- und Fertigungsschwierigkeiten begründete.

Hier müssen wir im Interesse aller Verbraucher die Frage an den Lieferbetrieb richten, was soll eine Anlage ohne Weichenmaterial, Trenn- und Schaltschienen, und wie glaubt der Betrieb, den berechtigten Forderungen des Handels kurzfristig Rechnung zu tragen?

Wir sind nicht der Meinung, daß die angeblich vom Betrieb vorgebrachte Begründung der komplizierten und langwierigen Entwicklung von Werkzeugen die Ursache ist, sondern wir sehen hier vielmehr subjektive Mängel, die der Fertigung im Wege stehen und nicht mit dem nötigen Ernst an die Überwindung von auftretenden Schwierigkeiten herangegangen wird.

Liebe Freunde in Sonneberg!

Wenn ihr euch viele berechtigte Kritiken und Ärger ersparen wollt, dann empfehlen wir euch, diese Angelegenheit nicht auf die leichte Schulter zu nehmen, sondern die Entwicklung und Fertigung mit der erforderlichen Zielstrebigkeit voranzutreiben, wie ihr es bereits bei der Entwicklung der Anlage selbst unter Beweis gestellt habt.

Wiedersehen macht Freude

Der VEB Metallwarenfabrik Stadtilm hat am 30. April 1964 die Produktion der Modelleisenbahn Spur S eingestellt. Dieser Festlegung gingen in Abstimmung mit der VVB Spielwaren Beratungen voraus, die sichern sollten, daß die Produktion in einem anderen Betrieb fortgeführt wird. Grundlage hierfür war der Beschluß des Ministerrates vom 31. 7. 1964. Dieser legt eindeutig fest, daß vor Ein-

oder Umstellung einer Produktion durch die wirtschaftsleitenden Organe Voraussetzungen dafür zu schaffen sind, daß ein anderer Betrieb die Produktion ohne jegliche Einschränkung übernimmt und weiterführt.

Durch die VVB Spielwaren wurde festgelegt, daß der VEB Piko, Sonneberg, die Produktion weiterzuführen hat. Theoretisch soweit alles gut. Praktisch sehen die Dinge jedoch etwas anders aus. Bis heute hat Piko die Produktion noch nicht aufgenommen und demzufolge auch mit dem Handel keinen Vertrag abgeschlossen. Die unterbreiteten Vertragsangebote des Handels wurden vom Betrieb zurückgewiesen mit dem Bemerken, die Produktion der Spur S könne nicht aufgenommen werden, da die vom VEB Metallwarenfabrik Stadtilm übernommenen Werkzeuge defekt seien und eine Produktion demzufolge nicht zuließen.
Wir sind nicht so vermessen, um uns hierüber ein Urteil zu machen, bezweifeln jedoch die Argumente von Piko. Uns ist unverständlich, daß die Werkzeuge einen solchen Schaden haben sollen, daß die Produktion nicht wieder aufgenommen werden kann. Der VEB Stadtilm hat bis zum letzten Tag der Einstellung mit diesem Werkzeug produziert. Für einige Artikel gibt es sogar Werkzeuge, die nicht älter als 3 Monate sind.

Es wäre an der Zeit, wenn sich die VVB Spielwaren und die Erzeugnisgruppe schnellstens einschalten würden. Wir sprechen in dieser Angelegenheit nicht nur im eigenen Namen, sondern ganz besonders im Namen vieler Modellbahnfreunde und der Jungen im Alter von 6—10 Jahren. Gerade diese Bahn ist für diese Altersgruppe als elektrische Bahn das geeignetste und polytechnisch anregendste Spielzeug.

Auch diejenigen, die bereits schon eine derartige Bahn besitzen, sind z. Z. gleichfalls geprellt, da sie für die Erweiterung und den Ausbau einer Anlage die für den Nachhole- und auch Ersatzbedarf erforderlichen Schienen, Weichen usw. nicht erhalten.

Wir und mit uns alle Modellbahnfreunde erwarten, daß der Betrieb und die VVB Spielwaren eine entsprechende Stellungnahme unter Bekanntgabe konkreter Maßnahmen bezüglich der umgehenden Produktionsaufnahme, abgeben. Wir hoffen, daß wir die Modelleisenbahn Spur S mit Beginn des III. Quartals 1965 wieder auf dem Markt sehen können.

Daß es geht ....

... beweist der VEB OWO. Nachdem bekannt wurde, daß der VEB Piko eine neue Modellbahn, Spur N, auf den Markt bringen wird, machten sich die Mitarbeiter dieses Betriebes sofort daran, um die zur Vervollständigung einer Anlage erforderlichen Gebäude zu liefern. Bereits auf der Herbstmesse 1964 konnte mit Freude festgestellt werden, daß 2 Modelle entwickelt wurden.
Zwischenzeitlich ist man im Betrieb nicht untätig geblieben. Mit 4 weiteren neuen Gebäuden hat er zur Frühjahrsmesse aufgewartet. Hier wird das neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft nicht nur zur Phrase, sondern wird mit Leben erfüllt und unbürokratisch in die Tat umgesetzt. Denn weltmarktfähig zu bleiben und mit zu bestimmen heißt, sich mit dem Erreichten nicht nur zufrieden zu geben, sondern ständig auf das Neue zu orientieren und der veränderten Marktlage kurzfristig Rechnung zu tragen.

Wer bremst hier?

Wie uns bekannt wurde, beschäftigt sich die Firma Günter Dietzel, Leipzig, mit dem Gedanken — zur Freude vieler Modelleisenbahnfreunde —, im Jahre 1965 einige Old-Timer Kraftfahrzeugmodelle, Maßstab 1 : 87, aus den Jahren 1900 bis 1920 zu entwickeln. Bedauerlich ist nur, daß dieser gute Wille z. Z. dadurch eingeschränkt wird, indem der VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz, der als

Leitbetrieb für Miniaturfahrzeuge aus Plaste fungiert, die Zustimmung für die Herstellung nicht gibt. Bekannt ist aber, daß der Markt in diesen Erzeugnissen sowohl von der Breite des Sortiments als auch von der Menge der einzelnen Erzeugnisse her gesehen, noch sehr aufnahmefähig ist. Die Wünsche der Kunden werden bei weitem noch nicht befriedigt.
Glauben denn die Freunde in Annaberg-Buchholz, eine Monopolstellung zu besitzen?

Wir sind anderer Meinung. Die Initiative eines Betriebes sollte nicht eingeengt, sondern im Gegenteil unterstützend gefördert werden. Es wäre an der Zeit, wenn sich unter Leitung der Erzeugnisgruppe die beiden Produktionsbetriebe an einen Tisch setzen würden und gemeinsam beraten, wie und mit welchen Maßnahmen den Wünschen der Bevölkerung kurzfristig Rechnung getragen wird.

Schaufenster, das Spiegelbild unserer Entwicklung

Allen Bürgern, ob groß oder klein, die Vielfalt und das umfangreiche Sortiment unseres Warenangebotes näher zu bringen, sollte das Bestreben aller im Handel beschäftigten Mitarbeiter sein. Daß dies nicht immer so ist, beweisen die vielen Leserzuschriften, die immer wieder bei uns eingehen. Es wird Klage darüber geführt, daß die Verkaufskultur, das Warenangebot und eine sach- und fachkundige Beratung viel zu wünschen übrig lassen.

Die Vielfalt sowie das ausreichende Sortiment können am allerbesten damit demonstriert werden, wenn eine zielgerichtete und gute Werbung durchgeführt wird. Die Mitarbeiter des Groß- und Einzelhandels im Bezirk Leipzig haben im IV. Quartal 1964 einen gemeinsamen Weg beschritten, indem sie alle VSTen, die mit Modelleisenbahnen handeln, zu einem Schaufensterwettbewerb aufgerufen haben. Als materieller Anreiz wurde für die Besten ein Gesamtbetrag von 1025 MDN ausgesetzt.
Grundlage für die Bewertung waren die von den VSTen eingesandten Fotos.
Die Beteiligung war wider Erwarten gut. 21 Meldungen gingen ein. Als beste VSTen wurden prämiiert:

1. Preis — Kollektiv der HO-VST Modelleisenbahnen, Leipzig, Burgstraße
2. Preis — Kollektiv der KG-VST Modelleisenbahnen, Leipzig, Ernst-Thälmann-Straße
3. Preis — Kollektiv der HO-VST Modelleisenbahnen, Eilenburg

Wir schätzen ein, daß durch diesen Schaufensterwettbewerb nicht nur eine Verbesserung des Umsatzes im Groß- und Einzelhandel erreicht, sondern auch der Endverbraucher noch mehr als bisher an das Sortiment Modelleisenbahnen herangeführt wurde.
Solche oder ähnliche Beispiele sollten für die anderen Bezirke anregend sein. Wir hoffen, daß wir in einem unserer nächsten Hefte ähnliches von anderen Bezirken berichten können.

Chr. Beer

HOBBY-FACHTEIL

Gemäß Informationen der Gesellschaft für Sport und Technik, Neuenhagen, finden in diesem Jahr für **Flugmodelle** folgende Bezirks- und DDR-offene Wettkämpfe statt:

1. **Bezirksoffene Wettkämpfe im Freiflug**
   - 2. 5. 1965 in Mühlhausen, Bezirk Erfurt
   - 27. 5. 1965 in Schwarzheida, Bezirk Cottbus
   - 5. 9. 1965 in Neukirch bei Eisenach, Bezirk Erfurt
   - Sept. 1965 in Dietlas (Rhön), Bezirk Suhl
2. **DDR-offene Wettkämpfe im Freiflug**
   - 4. 4. 1965 in Brandenburg, Bezirk Potsdam
   - 16. 4. 1965 in Gera-Leumnitz
   - ╳ 8. 5. 1965 in Taucha bei Leipzig
   - ╳ 18. 7. 1965 in Pirna, Bezirk Dresden
   - 4. 9. 1965 in Helbra, Bezirk Halle
   - 7. 10. 1965 in Gera-Leumnitz
3. **DDR-offene Wettkämpfe im Fesselflug**
   - 8. 5. 1965 in Werder, Bezirk Potsdam
   - ╳ 30. 5. 1965 in Karl-Marx-Stadt
   - ╳ 13. 6. 1965 in Dessau, Bezirk Halle
4. **DDR-offene Wettkämpfe im Fernlenkflug**
   - 7. 5. 1965 in Blankenburg (Harz), Bezirk Magdeburg
   - ╳ 18. 7. 1965 in Pirna, Bezirk Dresden
   - 7. 10. 1965 in Gera-Leumnitz
5. **Deutsche Meisterschaften im Fesselflug mit internationaler Beteiligung**
   - ╳ 9. 7. bis 11. 7. 1965 in Rostock anläßlich der Ostseewoche

Die GHG Niederlassung Kulturwaren Leipzig wird an den mit einem Kreuz (╳) versehenen Tagen an Ort und Stelle eine Musterausstellung der Branche Modellbau und Basteln für alle Interessenten durchführen. Dazu werden auch die nachstehend aufgeführten Musterbaukästen als Neuheiten im I. Halbjahr 1965 gezeigt:

Segelflug:
„Piccolo" — etwa 80 cm Spannweite
„Cirrus" — mit großer Spannweite
„Ecuador" — mit Hilfsmotor-Vollbalsa, etwa 110 cm Spannweite

Gummimotor:
„Combi" — Leistungs-Gummimotorflugzeug für Wasser- und Landstart, etwa 100 cm Spannweite
„Piper Cub" — englisches Kabinenflugzeug
„Jak 12" — sowjetisches Sportflugzeug
„Wilga" — polnisches Industrieflugzeug
„Broches" — französisches Reiseflugzeug
sowie weitere Neuheiten

Freiflug:
„L 60" — Fernlenkmodell für 2,5 ccm, etwa 170 cm Spannweite

Fesselflug:
„Trener" — Plastflugzeug für 1 ccm
„Meta Sokol" — Plastflugzeug für 1 ccm

Für unsere **Schiffsmodell**bauer finden folgende Meisterschaften bzw. Wettkämpfe statt:

1. **Bezirksmeisterschaften**
   - 8.— 9. 5. 1965 in Rostock
   - 30. 5. 1965 in Schleusingen, Bezirk Suhl
   - 5.— 6. 6. 1965 in Jena, Bezirk Gera
   - 5.— 6. 6. 1965 in Templin, Bezirk Neubrandenburg
   - 6. 6. 1965 in Potsdam
   - 6.— 7. 6. 1965 in Wilhelmsthal, Bez. Erfurt
   - 12.—13. 6. 1965 in Seeburg, Bezirk Halle
   - 12.—13. 6. 1965 in Heidensee, Bez. Schwerin
   - 19.—20. 6. 1965 in Lauenhain, Bezirk Karl-Marx-Stadt
   - 26.—27. 6. 1965 in Müllrose, Bezirk Frankfurt (Oder)
2. **DDR-offene Wettkämpfe**
   - 25. 4. 1965 in Ückermünde, Bezirk Neubrandenburg
   - 12.—13. 6. 1965 in Elsterwerda, Bez. Cottbus
   - ╳ 20. 6. 1965 in Rothensee, Bezirk Magdeburg
3. **Deutsche Meisterschaften**
   - ╳ 9.—11. 7. 1965 in Schwerin

Zu den mit einem Kreuz (X) versehenen Terminen werden von der GHG eine Reihe von neuentwickelten Bootsmodellen, die mit Funkfernsteuerung ausgerüstet sind, vorgeführt. So z. B. das Küstenmotorschiff Widder, ein Modell des mehrfachen Europameisters Karl Schulze, Leipzig. Dieses Motorboot ist nicht als originalgetreues Modell zu betrachten, sondern als reines Zweckmodell, mit dem exakte Manöver für die Klasse T gefahren werden.

Des weiteren wird das Hochseefrachtschiff Albatros, eine originalgetreue und maßstabgerechte Nachbildung zur Vorführung gelangen. Dieses Hochseefrachtschiff wird mit der Funkfernsteuerungsanlage Junior 3 der Freiberger Elektromechanischen Werkstätten ausgestattet und ist in seiner Manövrierfähigkeit und Zielbefahrung durch ferngesteuertes Vor- und Rückwärtsfahren sowie durch Rudersteuerung mit dem Original vergleichbar.

Vielen Wünschen unserer Bootsmodellbauer entsprechen wir mit dem neuentwickelten Küstenschutzboot der Volksmarine, das erstmalig zu diesen Wettbewerben vorgestellt wird.

Ferner wird das einigen Modellbauern bereits bekannte Rennboot Molli, das durch einen Selbstzünderkleinstmotor angetrieben wird, vielen Bastlerfreunden Anregungen zum Nachbau geben.

Alle oben angeführten Modelle sind bereits bzw. werden in Serienherstellung als Baukasten noch im 1. Halbjahr in den Handel kommen.

Als weitere Neuerscheinungen sind in Vorbereitung:

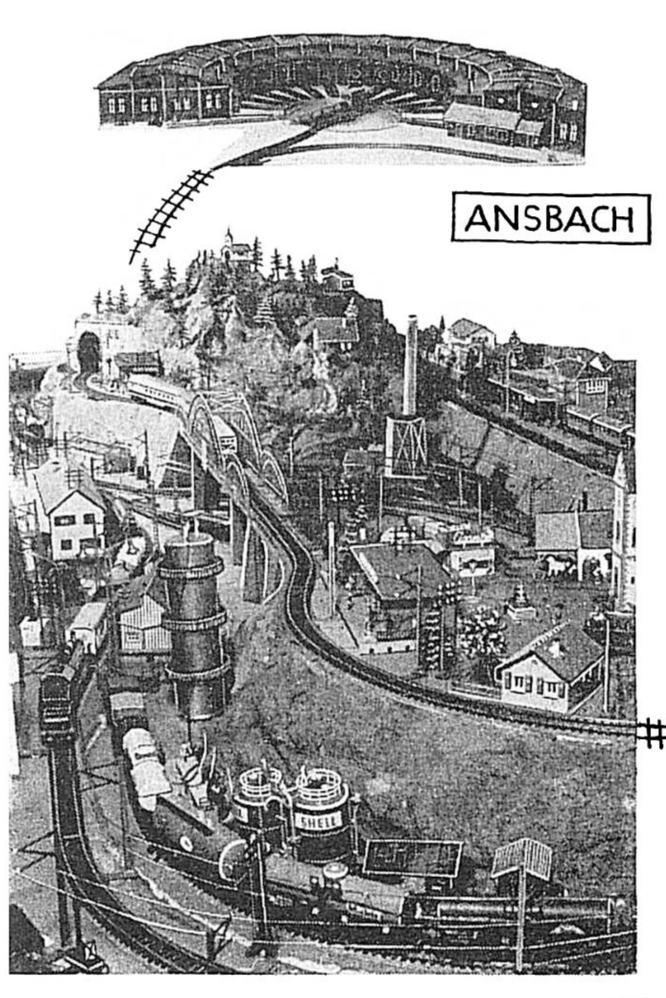
ein Baukasten — Motorfrachtschiff „Lübbenau“, 80 cm Länge und
eine Motorjacht für Funkfernsteuerung, ebenfalls ca. 80 cm Länge, sowie
Baupläne eines Torpedo- und Raketenschnellbootes, eines Forschungs- und Passagier-U-Bootes und des Tauchbootes „Trieste“.

Des weiteren bieten wir für den Schiffsmodellbau Funkfernsteuerungsanlagen in nachstehend aufgeführten Varianten an:

Art.-Nr.	Artikelbezeichnung	voraussichtl. EVP
26/1	Einkanal-Sender Junior 1	150,00 MDN
26/2	Dreikanal-Sender Junior 3	175,00 MDN
26/3	Einkanal-Empfänger	90,00 MDN
26/4	Empfänger zur Erweiterung auf Dreikanalsteuerung	110,00 MDN
26/5	Zweikanal-Schaltzusatz zur erweiterten Einkanalsteuerung	80,00 MDN
26/6	Rudermaschine für Einkanal-Funkfernsteuerung	30,00 MDN
26/8	Rudermaschine Servomatic 11 mit einem E-Motor	44,50 MDN
	do. mit Klemmfeder 21	44,50 MDN
26/9	Rudermaschine Servomatic 12 mit zwei E-Motoren	58,50 MDN
	do. mit Klemmfeder Servomatic 22	58,50 MDN
26/11	Ersatzmotor mit Fliehkraftkupplung	15,00 MDN

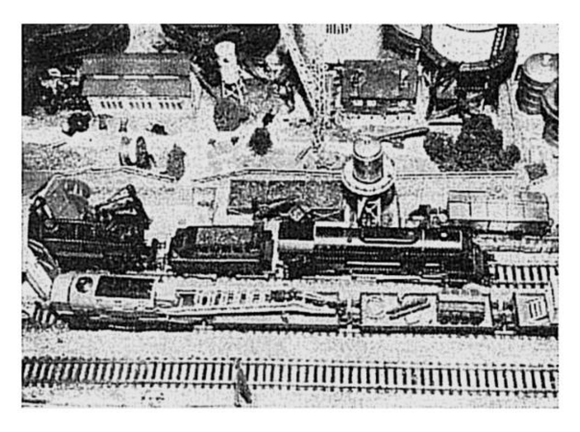
Wir hoffen, daß unsere heutige Vorankündigung unsere Bastlerfreunde dazu bewegen wird, diese Veranstaltungen recht zahlreich zu besuchen.

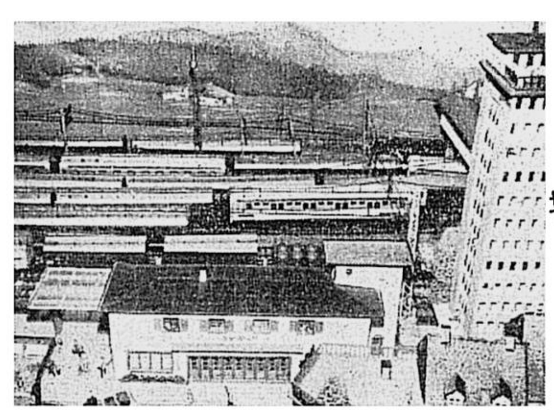
MODELLEISENBAHN International

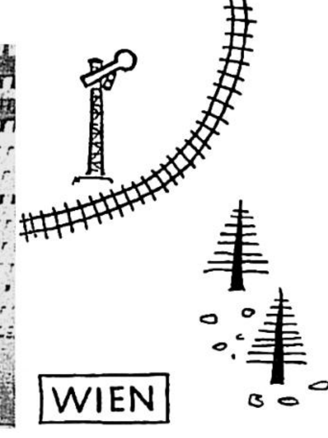


Aus dem Ringlokschuppen des Herrn Bradacz in Ansbach geht die Fahrt quer durch die Anlage des Herrn Haraszti aus Budapest nach Wien zu Herrn Petric. Nachdem wir „entschlackt und neu bekohlt" sind, geht die Fahrt im nächsten Heft 14/65 weiter.

BUDAPEST







1:120

TT ist nicht zu groß,

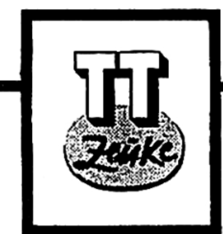
denn man kann die interessantesten Anlagen schon auf einem normalen Tisch aufbauen. Der Wunsch nach langen Zügen und weiten Strecken wird mit der Zeuke-TT-Bahn erfüllt. Die gleiche hervorragende Vorbildtreue, wie sie bei Bahnen größerer Spurweite vorausgesetzt wird, weist auch die TT-Bahn auf.

TT ist nicht zu klein,

denn im Maßstab 1:120 lassen sich feinste Details noch exakt wiedergeben. Man braucht also in der Nenngröße TT auf Vorbildtreue nicht zu verzichten. Auch die Betriebssicherheit entspricht allen Anforderungen.

TT ist richtig,

denn TT liegt im idealen Schnittpunkt privater Wünsche und industrieller Möglichkeiten. Hierin liegt der große Erfolg der Zeuke-TT-Bahn. Ein reichhaltiges Sortiment an Fahrzeugen und Zubehör, im Fachhandel erhältlich, gestattet vorbildgerechten Anlagenbau. Der weitblickende Modellbahnfreund entscheidet sich deshalb für TT.



Prospekt, Anleitungsheft „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn" und neues Gleisplanheft erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler, in Ausnahmefällen direkt bei

ZEUKE & WEGWERTH KG
ABT. KUNDENDIENST
BERLIN-KÖPENICK
GRÜNAUER STRASSE 29

DIE BAHN OHNE RAUMPROBLEME

N - SPUR 9 mm

MASSSTAB

1 : 160

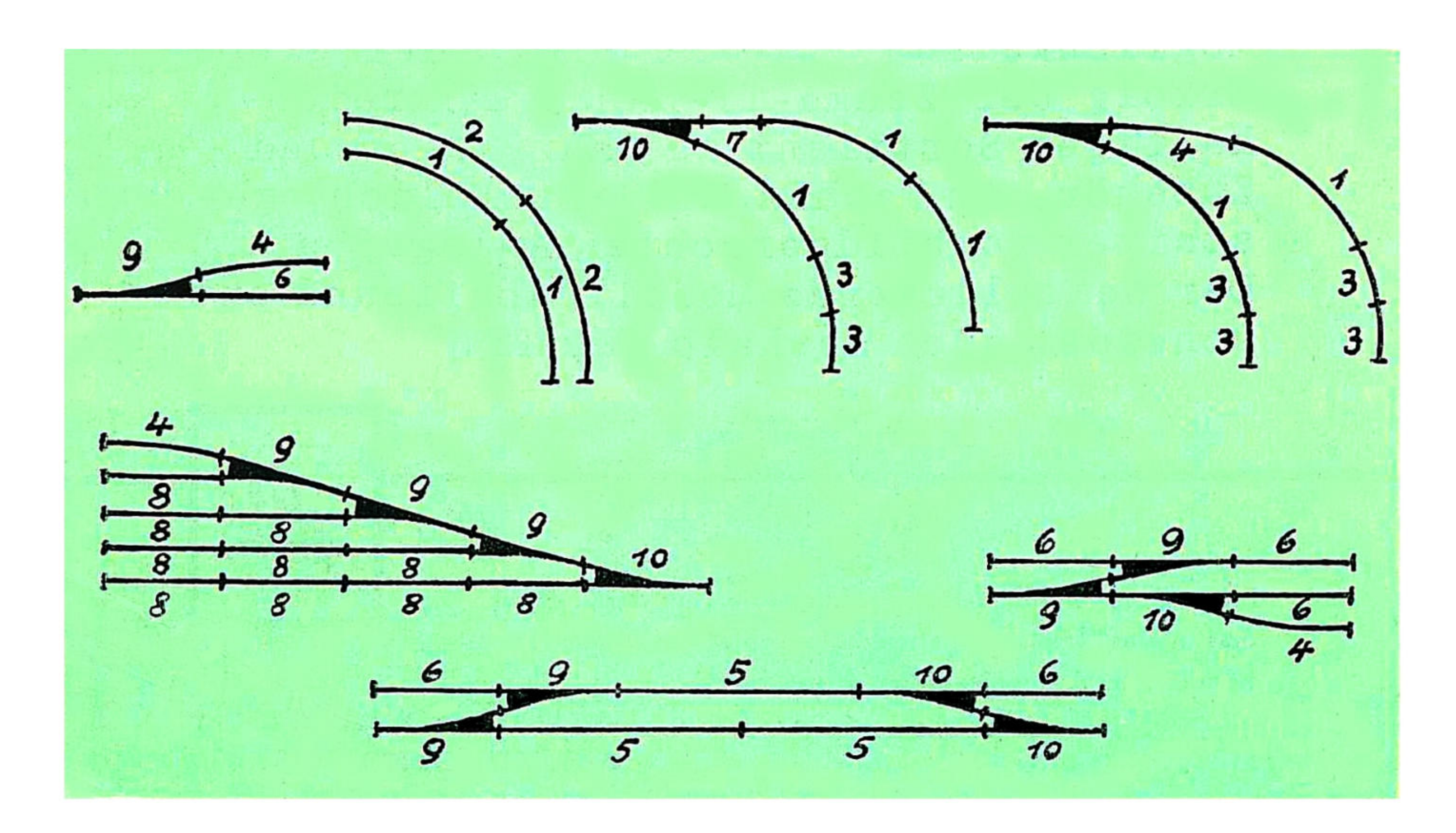
Das neue Piko-Erzeugnis, die N-Bahn, ist die Bahn ohne Raumprobleme. Alle Möglichkeiten eines richtigen, vorbildmäßigen **Modellbahnbetriebes** sind durch die Parallel-Schienenkreisdurchmesser 386 und 425 mm, elektromagnetische 15°-Weichen, stabiles **Modellgleismaterial** mit verschiedenen Längen, Radien und Ausgleichsstücken, die für jede Anlagenerweiterung geeignet sind, gegeben. Funktionssichere, in Form und wesentlichen Details den Vorbildern nachgeahmte Triebfahrzeuge mit präzis entwickelten Kleinstmotoren und Wagen mit Kugellagerung und sicheren Kupplungen lassen einen einwandfreien Fahrbetrieb in jeder Beziehung zu. Bei der Geländegestaltung kann man auf Grund des Maßstabes mit Leichtigkeit motivechte Bahnanlagen und Geländeausschnitte eines großen Teiles der Natur nachbauen.

Bezeichnung und Maße des Gleismaterials

Gleisstück, gerade	2/1	220 lang	4150—0000
Gleisstück, gerade	1/1	110 lang	4151—0000
Gleisstück, gerade	1/2	55 lang	4152—0000
Ausgleichstück, gerade	—	106 lang	4160—0000
Gleisstück, gebogen	1/1	R 193/45°	4153—0000
Gleisstück, gebogen	1/3	R 193/15°	4154—0000
Gleisstück, gebogen	1/6	R 193/7,5°	4155—0000
Gleisstück, gebogen	1/1	R 223/45°	4156—0000
Gleisstück, gebogen	1/3	R 223/15°	4157—0000
Gleisstück, gebogen	1/6	R 223/7,5°	4158—0000
Ausgleichstück, gebogen	—	R 425/15°	4163—0000
Weiche links		R 425/15°	4166—0000
Weiche rechts		R 425/15°	4165—0000
Anschlußgleisstück	2/1	220 lang	4164—0000

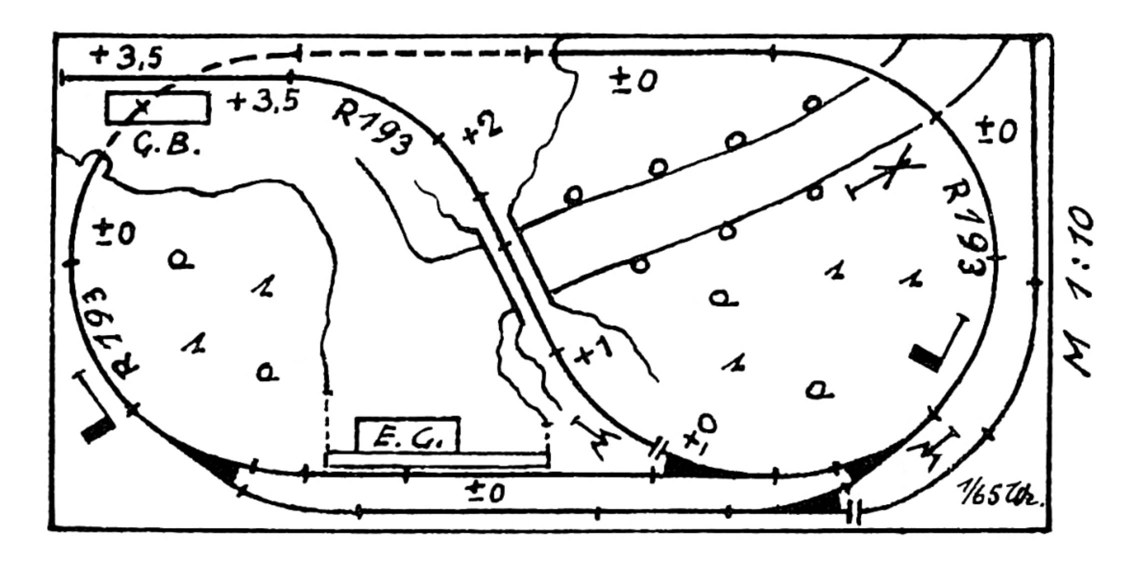
Gleisanschlußmöglichkeiten

Nr.	Bezeichnung		Größe	Zeichn.-Nr.
1	Gleisstück, geb.	1/1	R 193/45°	4153
2	Gleisstück, geb.	1/1	R 223/45°	4156
3	Gleisstück, geb.	1/3	R 193/15°	4154
4	Ausgleichgleisst., geb.		R 425/15°	4163
5	Gleisstück, gerade	2/1	220 lang	4150
6	Gleisstück, gerade	1/1	110 lang	4151
7	Gleisstück, gerade	1/2	55 lang	4152
8	Ausgleichgleisst., ger.		106 lang	4160
9	Weiche links		110 lang	4166
10	Weiche rechts		110 lang	4165

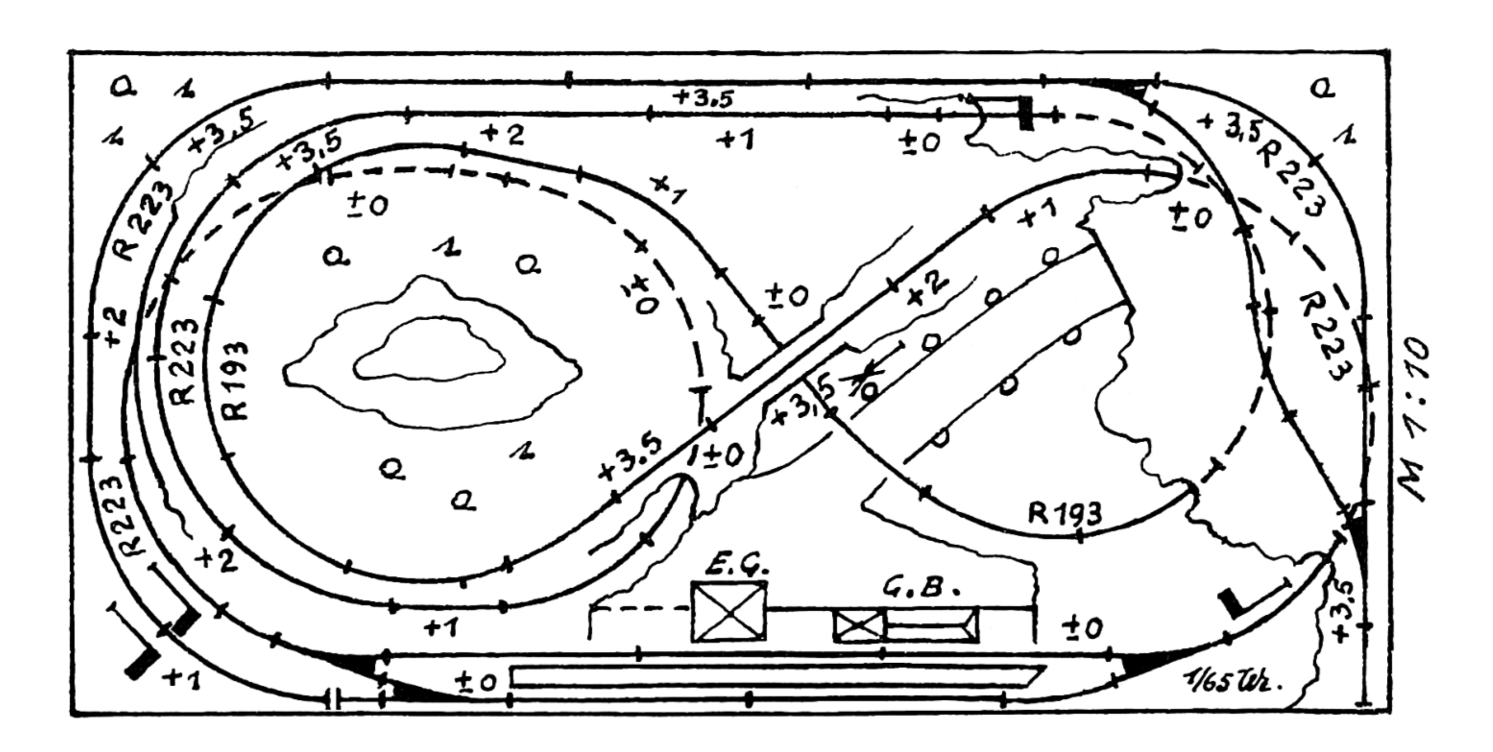


Der Bau von Spur-N-Anlagen erfolgt in gleicher Weise wie der anderer Modellbahn-Nenngrößen, bei Einhaltung des Maßstabes — auch bei der Geländegestaltung — mit Hilfe der Gleisplanberechnung.

Zwei Gleisplanbeispiele lassen den bedeutenden Vorteil der Raumersparnis, ohne jeden Nachteil für einen echten M o d e l l b a h n b e t r i e b , erkennen.



Gleisplan 1 — 0,45 × 0,90 m —



Gleisplan 2 — 0,60 × 1,20 m —

Der Gleisplan 1 zeigt einen echten **Modellbahnbetrieb auf kleinstem Raum!** Auf der Hauptstrecke ist Zweizug-Gegenverkehr durch Überholungsgleis gegeben. Die Nebenstrecke führt auf einen Bergbahnhof, bzw. zu einer Fabrik. Rangierfahrten sind unabhängig vom sonstigen Zugverkehr. Ein Abstellgleis bietet Platz für mehrere Wagen und ist abschaltbar für evtl. Reserveloks. Bei entsprechender Geländegestaltung entspricht somit diese kleinste Spur-N-

Anlage voll und ganz den Anforderungen der Modellbahnfreunde.

Gleiszubehör: Gleisstücke: 6 St. 2/1 gerade, 3 St. 1/1 gerade, 1 St. 1/2 gerade, 10 St. 1/1 gebogen R 193, 3 St. 1/3 geb. R 193, 1 St. Ausgl.Gl. geb. R 193, 2 Weichen links, 2 Weichen rechts.

Der Gleisplan 2 besteht aus einer, durch 4 Schleifen verlängerten Hauptstrecke und einer abschaltbaren Nebenstrecke mit Berg-Kopfbahnhof. Ein vielseitiger Betrieb, wie bisher nur auf mittleren Anlagen anderer Spurweiten möglich, ist mit zwei getrennten Stromkreisen ohne Schwierigkeiten durchführbar. Das Motiv ergibt eine gute Geländegestaltung. Die Anlage ist erweiterungsfähig.

Gleiszubehör: Gleisstücke: 11 St. 2/1 gerade, 10 St. 1/1 gerade, 4 St. 1/2 gerade, 19 St. 1/1 gebogen, R 223, 17 St. 1/1 gebogen, R 193, 3 St. 1/3 gebogen, R 193, 4 St. Ausgleich.-Gl. gebogen, R 193, 2 Weichen links, 3 Weichen rechts.

Der Neigungswinkel

Bei Gleisüberführungen in N-Spur ist entsprechend der höchsten Loks (E-Loks) die Mindesthöhe — ab Schienenoberkante — 3,5 cm. Der maximale Neigungswinkel beträgt 1 : 4 = 1 m = 4 cm, die Länge der Steigung bei 35 mm „lichter Höhe“ demnach 0,75 m.

Modellbahnzubehör:

Die Modellbahnzubehörindustrie hat der Neuerung Rechnung getragen und bringt 1965 diverse Artikel auf den Markt.

Jetzt schon erhältlich: N — Bahnhof „Bialatal“ von OWO, Best.-Nr. 200, Lagerhaus mit Güterboden, Spur N von OWO, Best.-Nr. 211. K. We..

Allen N-Spur-Freunden viel Freude und Erfolg!

AUF GUTE ZUSAMMENARBEIT

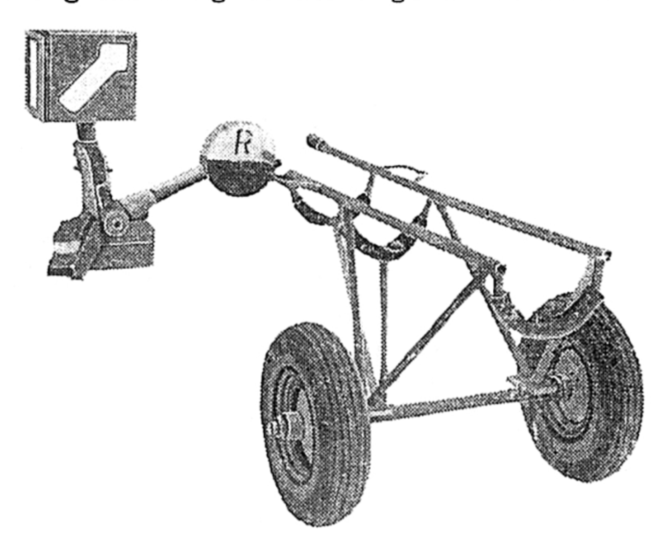
Die Modellflugkommission des Aeroklubs der DDR begrüßt die Aufnahme des Hobby-Fachteils „Modellbau und Basteln“ in dem Informationsdienst „Das Signal“.

Wir stellen mit Freude fest, daß die GHG, Niederlassung Kulturwaren Leipzig, als verantwortlicher Großhandelsbetrieb große Anstrengungen unternimmt, um die jahrelange nicht befriedigende Arbeit verschiedener Institutionen zu verändern.
Die im Januar erfolgte erste Beratung zwischen Vertretern der GHG und des Zentralvorstandes der GST hat deutlich gezeigt, welche Übereinstimmung in vielen Fragen besteht.

Die sich angebahnte Zusammenarbeit wird dazu beitragen, daß die vielen Modellflieger und Modellbauer unserer Republik in absehbarer Zeit eine wesentliche Verbesserung der Versorgung mit Modellbaumaterialien erwarten können.
Die große Aufgabe der Jugend unserer Republik besteht ja gerade darin, sich umfangreiche Kenntnisse und ein großes Wissen anzueignen. Die technische Revolution macht es erforderlich, sich frühzeitig mit der Wissenschaft und Technik zu befassen. Das Bauen von Flugmodellen ist geradezu hervorragend geeignet, dieser Forderung gerecht zu werden. Geradezu spielerisch wird hier die Jugend vertraut gemacht mit den Gesetzen der Natur. Hohe sportliche Leistungen auf diesem Gebiet zwingen zu ständiger Auseinandersetzung mit der Technik.

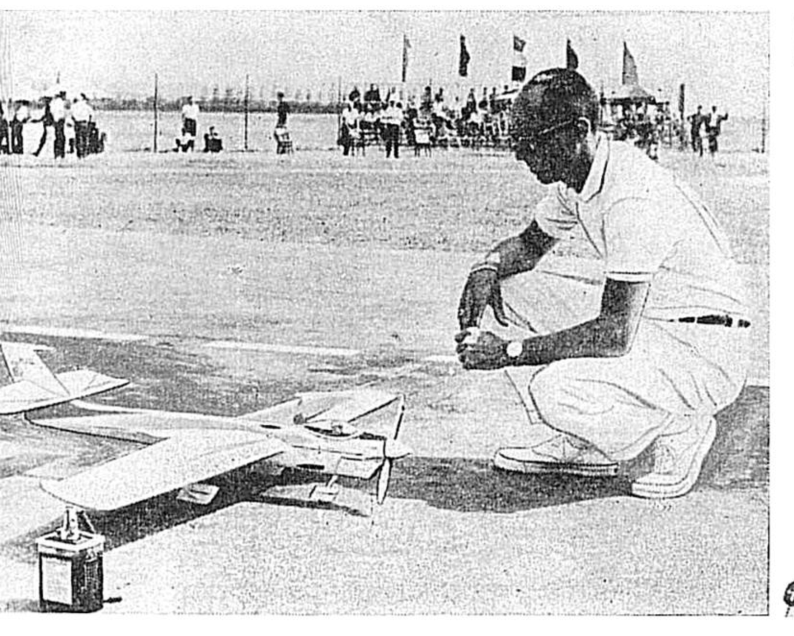
So erfüllt der Modellflug eine vielseitige Aufgabe, die darin ihre Krönung findet, junge Menschen an den Flugsport heranzuführen. Viele unserer Piloten der Luftstreitkräfte unserer Volksarmee haben ihren Weg als Modellflieger begonnen. Durch ihren ständigen Einsatz sichern sie unseren friedlichen Aufbau.

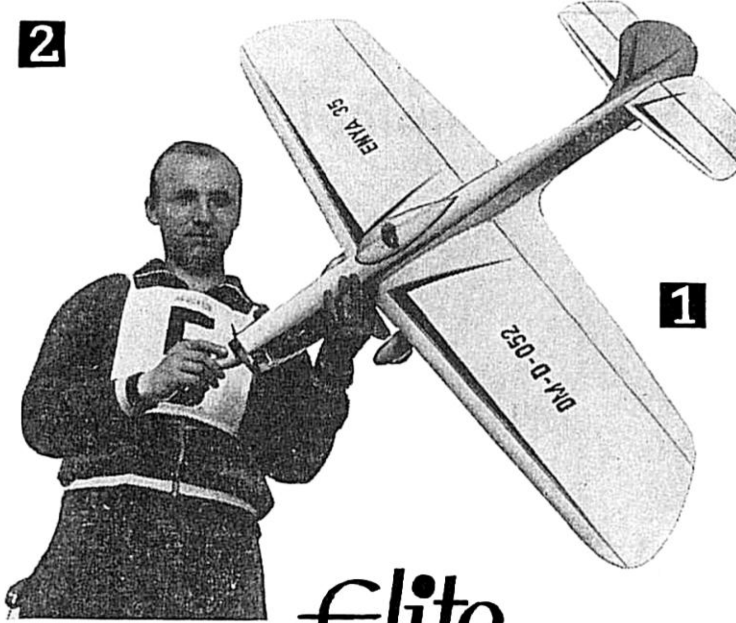
Kurt Seeger
Vorsitzender der Modellflugkommission der Gesellschaft für Sport und Technik



Was ist das?

Wir erwarten Ihre Antwort bis 31. Juli 1965 und setzen für insgesamt 10 richtige Antworten Preise in Höhe von 10 MDN aus. Bei mehr als 10 richtigen Einsendungen entscheidet das Los.





Elite des Flugmodellbaues

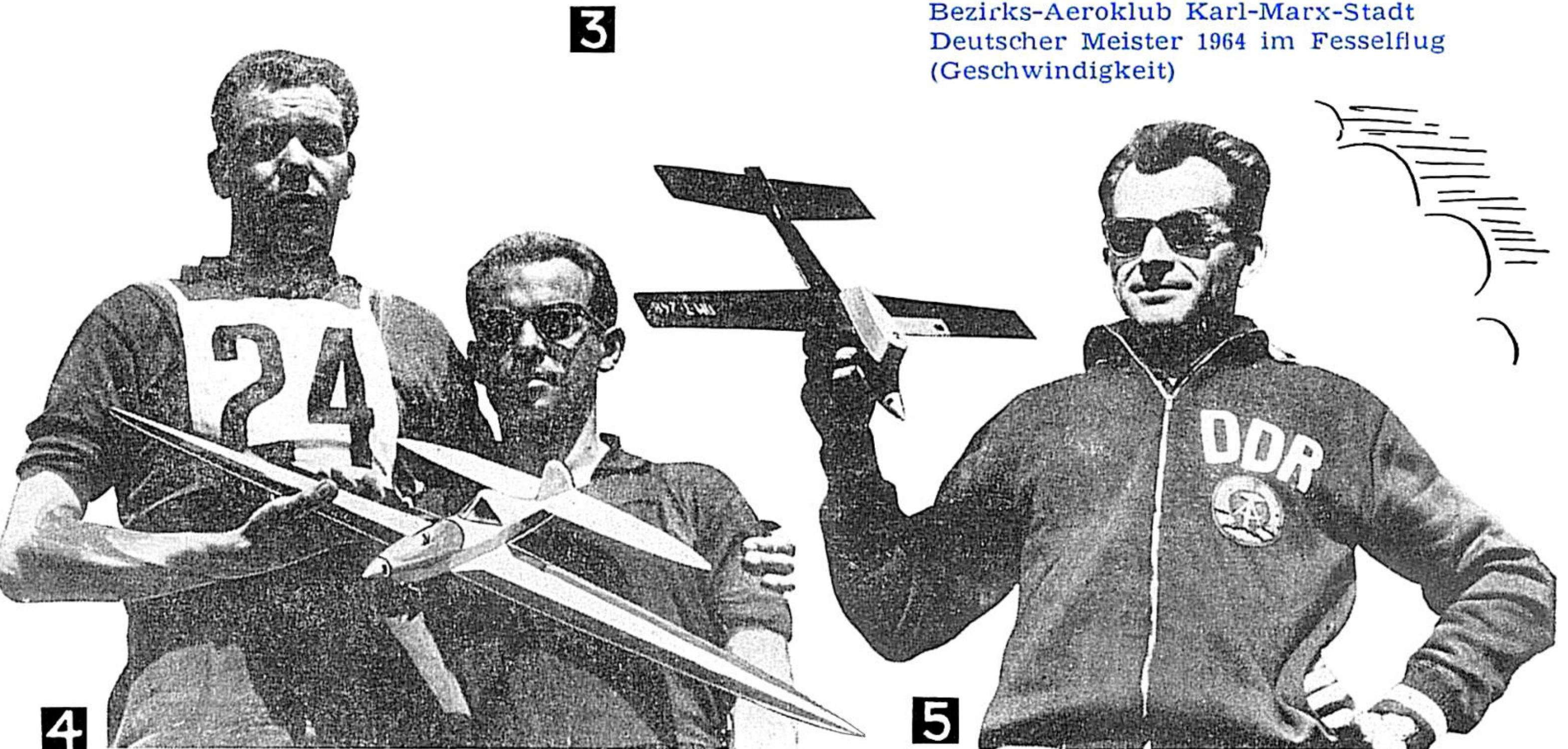
Bild 1: Manfred Fricke
Bezirks-Aeroklub Potsdam
Deutscher Meister 1964 im Fesselflug (Kunstflug)

Bild 2: Bob Gialdini, USA
belegte mit seinem hervorragend gebauten Kunstflugmodell bei den Weltmeisterschaften 1964 in Budapest einen dritten Platz.

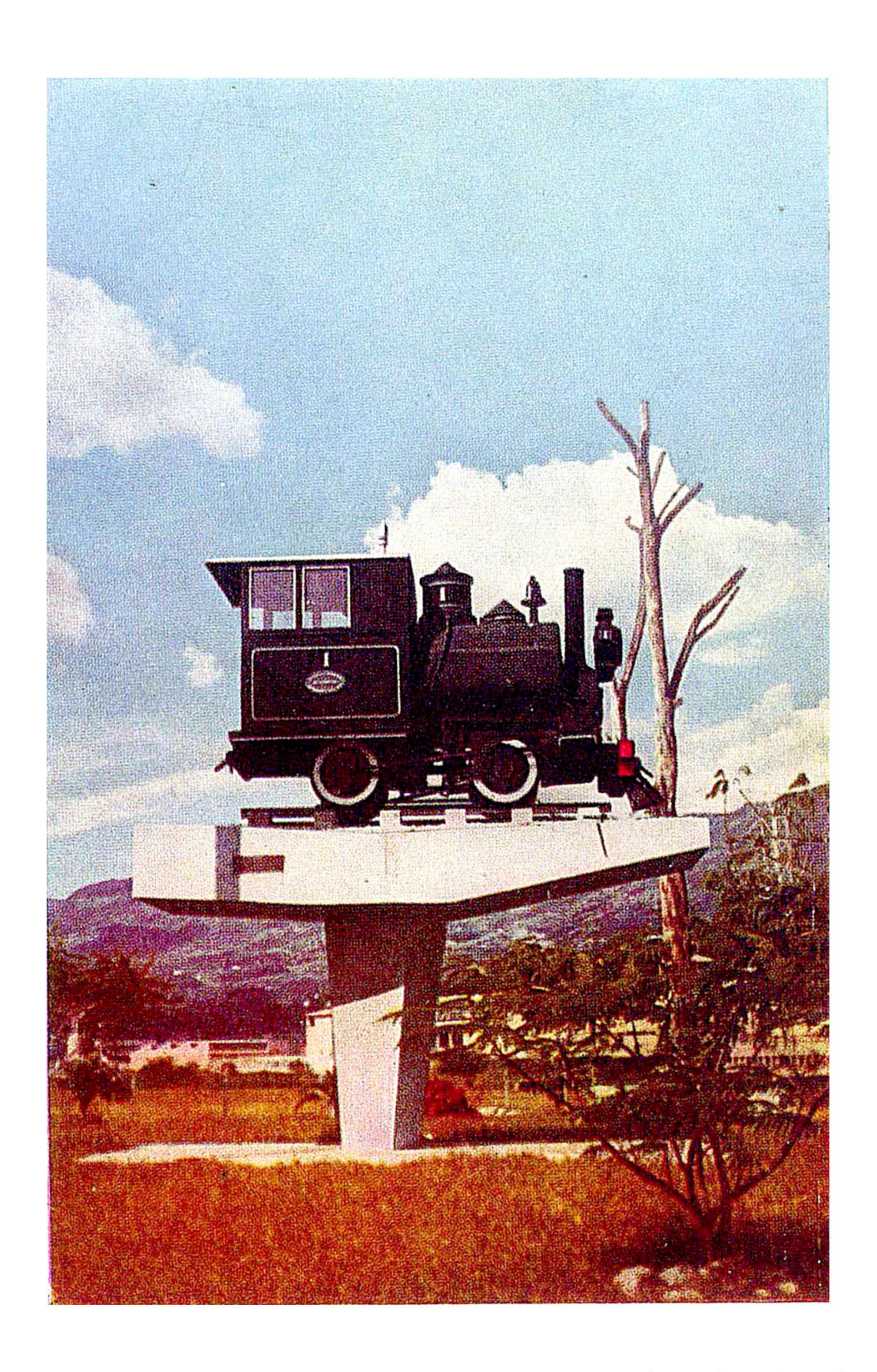
Bild 3: Glenn, USA
belegte in Budapest mit 223 km/h in der Geschwindigkeits-Klasse den dritten Platz. Bemerkenswert der Steuergriff für Momo-Leinensteuerung.

Bild 4: Willberg—Zube
Bezirks-Aeroklub Potsdam
Deutsche Meister 1964 im Fesselflug Mannschaftsrennen

Bild 5: Manfred Polster
Bezirks-Aeroklub Karl-Marx-Stadt
Deutscher Meister 1964 im Fesselflug (Geschwindigkeit)



COLUMBIEN



Aus dem Land
der Indios erreichte uns
das Bild vom Denkmal
der ersten Lokomotive Columbiens

